Another poject to have a thermal power station at Ennore should also be allowed to be commissioned at an early date. The Tamil Nadu Government's desire to have a national gas grid inter-connecting Krishna, Godavari and Cauveri (KGC) basins by a gas pipeline through which gas-based power plants can be installed, should also be made to materialise.

Sir, lastly there is much surplus gas in the western fields. So, a pipeline running southward from Bombay High to the four Southern States is a proposition that should make lot of sense. It would be the quickest, the most appropriate and perhaps the only solution to the country's power crisis in Tamil Nadu as well as in the whole of South. Thank you, Sir.

MESSAGES FROM THE LOK SABHA

I. Terrorist and Disruptive Activities (Prevention) Amendment Bill, 1989

II. Chandigarh Disturbed Areas (Amendment) Bill, 1989

SECRETARY-GENERAL : Sir' I have to report to the House the following messages received from the Lok Sabha , signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:—

I. "In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Terrorist and Disruptive Activities (Prevention) Amendment Bill, 1989, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 10th May, 1989."

II. "In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Chandigarh Disturbed Areas (Amendment) Bill, 1989, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 10th May, 1989."

Sir, I lay a copy of each of the Bills on the Table.

RAILWAYS BILL, 1989

AND

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1989

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA) : Now we take up the Railways Bill, 1989, and the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1989.

"THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA) : Sir, I beg to move :

That the Bill to consolidate and amend the law relating to Railways, as passed the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, the Railways Bill was introduced in the Lok Sabha on 25th April, 1986. In view of the comprehensive nature of the Bill and its public importance, the Bill was referred to a Joint Committee of both the House for detailed examination. After holding 36 sittings, the Joint Committee presented their report on 21st February, 1989. The Committee have thoroughly examined each and every Clause and made several useful changes as indicated in paras 17 to 38 of the Report. I am indeed grateful to the Members of the Joint Committee for having taken a keen interest in the discussions and for giving useful suggestions. All the changes suggested by the Committee have been accepted by the Government. We have also taken note of some general observations and recommendations made by the Committee. I would like to assure the House that those are receiving full consideration. As the Bill has already been thoroughly scrutinised

[Shri Madhavrao Scindia]

by the Joint Committee, I commend the Bill, as passed by the Lok Sabha, for the consideration of the House.

Sir, I also beg to move:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1987, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration".

The questions were proposed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA) : Now the Bills are open for discussion. Shri Ish Dutt Yadav.

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे बिल, 1989 और रेलवे विनियोग विधेयक, 1989 की चर्चा का शुभारंभ करने का आपने मुझे जो अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं ।

महोदय, माननीय रेलमंत्री जी ने दो विधेयक यहां प्रस्तुत किए हैं । पहला विधेयक तो यह है कि जो रेलवे का प्रावधानिक व्यवस्था संबंधी कानून था, उसका नवीनीकरण एक प्रकार से किया जा रहा है, कोडिफाई किया गया है, संग्रहित किया गया है और यह बात सही है कि सन् 1986 में ही संसद् में यह विधेयक प्रस्तुत किया गया था, परन्तु सरकार ने समझदारी का काम किया था कि इस विधेयक को लोक सभा और राज्य सभा की प्रवर समिति को सौंप दिया । माननीय रेल मंत्री जी ने जैसा अभी कहा है कि प्रवर समिति ने जो संस्तुति दी, जो सुझाव दिया, उनका इसमें समावेश करने का प्रयास किया है । दूसरा, 31 दिसम्बर, 1987 तक जो परिव्यय हुआ संसद् की स्वीकृति से अधिक, उसके संबंध में विनियोग विधेयक प्रस्तुत किया गया है उस परिव्यय की कार्योत्तर स्वीकृति के लिए, और इसमें भी अब कुछ कहा नहीं जा सकता है क्योंकि यह व्यय तो हो चुका है । लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से, राज्यमंत्री जी से और उपमंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि रेल-विभाग देश की प्रगति में सबसे बड़ा योगदान करता है । रेल न केवल आवागमन का साधन है बल्कि देश में व्यापार का औद्योगिक प्रगति का सब प्रकार से एकमात्र साधन होता है । आज 42 वर्ष हो गए । मैं समझता हूं कि जिस गति से प्रगति होनी चाहिए थी रेल विभाग की, उस गति से प्रगति नहीं हुई है । मैं यह नहीं कहना चाहता कि माननीय रेल मंत्री जी इसमें प्रयास नहीं कर रहे, लेकिन मैं यह कहने के लिए बाध्य हूं कि प्रगति संतोषजनक नहीं है । हो सकता है इसमें आपके पास पर्याप्त धन न हो, योजना आयोग द्वारा आपको पर्याप्त धन न मिलता हो । रेल विभाग के विकास के लिए, रेल विभाग में सुधार के लिए योजना आयोग ने पिछले वर्ष आपको 16,917 करोड़ रुपया दिया था और इस वर्ष जहां तक मेरी जानकारी है, 16,318 करोड़ दिया है । 600 करोड़ के लगभग की कमी कर दी है फिर भी माननीय मंत्री जी आपके पास साधन बहुत हैं और धन भी बहुत हैं । मैं चाहता हूं कि आप रेलों का आधुनिकीकरण करवाइए । आप जापान का अनुकरण कीजिए । मैं चाहूंगा कि आप स्वयं जापान जाइए, आपकी कमेटी जाए, आपके एक्सपर्ट लोग जाएं । जहां तक मुझे जानकारी है, जापान की रेल व्यवस्था सर्वोत्तम है । इस तरह आप इसमें सुधार लाइए ।

महोदय, अब रेल विभाग की समस्याओं के बारे में कुछ कहना चाहूंगा सबसे बड़ी और गंभीर समस्या दुर्घटनाओं की है । अभी पिछले महीने कर्नाटक एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हुई और कई दुर्घटनाएं हुईं । माननीय रेल उप मंत्री जी जानते हैं कि उनके शहर से होकर एक बहुत अच्छी ट्रेन वैशाली एक्सप्रेस आती

है । वह कानपुरा के पास 5 और 6 मई की रात दुर्घटनाग्रस्त हो गयी, डिरेलमेंट हो गया । सौभाग्य से बड़ी दुर्घटना नहीं हुई, लोग बाल-बाल बच गए केवल कुछ लोग घायल हुए । इस तरह दुर्घटनाएं बराबर हो रही हैं। माननीय रेल मंत्री जी कुछ तुलनात्मक आंकड़े प्रस्तुत कर सदन को यह बता सकते हैं कि क्रमशः मरनेवाले और घायलों की संख्या कम हो रही है, लेकिन मान्यवर, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि ऐसा कहकर आप को संतुष्ट नहीं होना चाहिए । यह जो देश के अंदर रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं, इनमें 90 फीसदी आपके कर्मचारियों की गलती के कारण हो रही हैं । अभी जो कर्नाटक एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हुई उसमें भी मैंने समाचार पत्र में पढ़ा कि जो प्रिलिमिनरी रिपोर्ट आयी है उसके अनुसार ईंधन मैन की गलती की वजह से वह दुर्घटना हुई है । अभी कुछ समय पूर्व केरल के क्विलान डिस्ट्रिक्ट में पेरुमोन में जो दुर्घटना हुई थी, उसमें आपके जांच करने वाले अधिकारी ने कह दिया कि सायक्लोन या तूफान के कारण वह दुर्घटना हुई ।

श्री माधव राव सिंधिया : वह हमारे जांच करनेवाले अधिकारी नहीं हैं, इंडपेन्डेंट अथारिटी है । कमिश्नर, रेलवे सेफ्टी हमारे मंत्रालय के अंतर्गत नहीं आते हैं ।

SHRI MURLIDHAR CHANDRAKANT BHANDARE (Maharashtra) : They are under the Civil Aviation Ministry.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : It is an independent authority, I just want to put the record straight.

SHRI ARANGIL SREEDHARAN (Kerala) : It is tornado, you said, that caused the accident. It is a white lie. (*Interruptions*).

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : That is the report of the independent inquiry. It does not come under the Ministry of Railways. I have no control over it.

SHRI ARANGIL SREEDHARAN : Whether it is independent or not, that is not the question. You are running the railways. You are answerable. Who is running the railways ? Is somebody sitting in the heavens running the railways ?

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्रीजी से कहना चाहूंगा कि जिसने भी जांच की हो, वह भी आपकी सरकार के ही अंग हैं । मुझे तो समाचारपत्र में पढ़कर बड़ा हास्यास्पद लगा कि सायक्लोन से दुर्घटना हुई । वही दूसरा समाचार था, जिस जगह इस ट्रेन की दुर्घटना हुई वहां एक आदमी छाता लगाकर खड़ा था । बाइचांस वहां से जा रहा था, उस आदमी के ऊपर साइकलोन का कोई असर नहीं पड़ा, न उसका छाता उल्टा । तो भले ही दूसरे विभाग के लोग जांच कर रहे हों, लेकिन मैं चाहूंगा कि आप इसमें दिलचस्पी लें ताकि दुर्घटनाएं न हों । माननीय मंत्रीजी, मनुष्य का जीवन बड़ा कीमती होता है ।आप इसे बचाने की कोशिश करें । आप मेरी बात से सहमत होंगे कि इस देश में 90 फीसदी दुर्घटनाएं आपके कर्मचारियों की गलती से हुई हैं । इस पर आप रोक लगाएं इसका तरीका आपको मालूम है, इसमें आप सुधार लाने का प्रयास करेंगे, ऐसी मुझे आशा है । महोदय, दुर्घटना होने का दूसरा कारण आपकी पुरानी रेल लाइंस हैं । नियमित समय से इनकी जांच नहीं हो पाती : अगर आप नियमित समय से इनकी जांच नहीं कराएंगे, आपके कर्मचारी, अधिकारी नियमित रूप से जांच नहीं कराएंगे तो दुर्घटनाएं अपरिहार्य हैं । आप इन्हें नहीं रोक सकते हैं । इसलिए जो आपके पुराने ट्रैक हैं, जो खराब ट्रैक हैं, इनको बदलवाने का प्रयास करें और इसकी बराबर जांच-पड़ताल होनी चाहिए ताकि ये दुर्घटनाएं न हों ।

[Shri Arangil Shreedharan]

मैं दूसरा निवेदन यह करना चाहता था कि रेलवे क्रासिंग पर भी प्राय: दुर्घटनाएं हो जाया करती हैं । यह भी आपके कर्मचारियों की गलती से ही होती है । कहीं-कहीं पर रेलवे क्रासिंग बने हुए हैं पर गेट नहीं बने हुए हैं । एक तरफ से ट्रेन आ रही है और दूसरी तरफ से बस आ रही है तो एक्सीडेंट हो जाया करते हैं । मैं चाहूंगा कि आपकी रेलवे पर जो क्रासिंग हैं, जहां गेट नहीं लगे हुए हैं, उनपर आप गेट लगाने की कृपा करेंगे ।

रेलों के जो डिब्बे हैं उनकी स्थिति के बारे में भी मैं कहना चाहता हूं कि डिब्बों में अब सफाई नहीं रह गई और डिब्बों की कंडीशन अच्छी नहीं रह गई है । एक चीज और कहना चाहूंगा माननीय मंत्री जी, जरा कृपा करके ध्यान देने का कष्ट करेंगे कि आपका जो भोजन यान है, मैं समझता हूं कि मैं ही नहीं सदन के सभी लोग इस बात की शिकायत करेंगे कि आपकी रेलों में जो भोजन की व्यवस्था है, यह व्यवस्था नहीं दुर्व्यवस्था है । आपका जो पेन्ट्री कार ट्रेन में चलता है, इसके अंदर संभवत: अब कुछ ही ट्रेनों में खाना बनाने की व्यवस्था होगी बाकी सब बेस किचन से लिया जाता है। जब बेस किचन से दिल्ली से, अहमदाबाद से, बम्बई में लिया जाएगा तो एक-दो दिन का जो बचा हुआ खाना होता है वह उसमें शामिल कर देते हैं । अभी मैं पिछले शुक्रवार को जा रहा था, मेरे साथ लोक सभा के भी दो संसद सदस्य थे । हम लोगों को वैशाली एक्सप्रेस में जो खाना दिया गया इसकी दाल से बदबू निकल रही थी । ट्रेन के मैनेजर को जब बुलवाया गया तो उसने कहा कि मेरी कोई गलती नहीं है यह बेस किचन वाले जानें और यह बात उसने सही एडमिट की कि बेस किचन वाले दोपहर की और एक दो दिन की बची हुई दाल-सब्जी वगैरह मिलाकर के उसमें दे देते हैं । तो मैं चाहूंगा कि जैसे कुछ ट्रेनों में पेन्ट्री कार में खाना बनाने का सिस्टम है, उसी तरह से आप सभी ट्रेनों में क्यों नहीं शुरु कर देते हैं ताकि ताजा खाना मिल सके और यह बाहर से बेस किचन का खाना न आए क्योंकि जो बेस किचन का खाना है उसको आपके कर्मचारी लोग लाकर के जो दोनों तरफ लैट्रिन होती है उसके बीच में रख देते हैं । तो छः बजे ट्रेन स्टार्ट हुई, दो लैट्रिन के बीच में वह खाना लाकर के रख देते हैं और फिर ट्रेन जब साढ़े आठ या नौ बजे कहीं आगे गई, तो वह खाना लोगों को सप्लाई करेंगे । माननीय रेल मंत्री जी, आप तो वार्ता करने में व्यस्त लगते हैं, मैं एक बात कहना चाहता हूं माननीय रेल मंत्री जी से कि पहले तो थाली में खाने वाला सिस्टम था, मुझको बहुत अच्छा लगता था और उसे बहुत से लोग पसंद करते थे, लेकिन आपने जब से रेल मंत्रालय संभाला है, प्लास्टिक वाले कागज में खाना सप्लाई करना शुरु कर दिया है । मैं समझता हूं कि यह अच्छी चीज नहीं है और माननीय मंत्री जी यह मेरा राय नहीं है और इसको आप अन्यथा भी नहीं समझेंगे और मुझे कहने के लिए क्षमा भी करेंगे, लेकिन जन-चर्चा यह है कि कोई फैक्ट्री है जिससे आपका संबंध है इसलिए इस तरह के प्लास्टिक के कागज में खाना सप्लाई किया जा रहा है । तो मैं चाहूंगा कि इस तरह से जो प्लास्टिक के कागज में लपेट करके आप खाना सप्लाई करते हैं, मेरी राय में वह बहुत अन-हाइजेनिक मालूम पड़ता है और अच्छा भी नहीं है, इसलिए आप थाली में सप्लाई कीजिए । माननीय रेल मंत्री जी आप तो कुलकर्णी जी से बात करने में व्यस्त हैं... (व्यवधान)

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री महावीर प्रसाद) : माननीय सदस्य, मैं आपकी बात सुन रहा हूं, नोट कर रहा हूं ।

श्री ईश दत्त यादव : ठीक है, लेकिन मेरा जो यह सुझाव है, माननीय, इस पर आप ध्यान दें और भोजन को सुधारें क्योंकि यह भोजन आप अन-हाइजेनिक दे रहे हैं ट्रेन के अंदर और यात्रियों के जीवन के साथ आप खिलवाड़ कर रहे हैं । इसलिए मेरा बार बार अनुरोध है कि आप ध्यान दें ताकि भोजन में कुछ सुधार हो सके ।.... (व्यवधान)....

माननीय मंत्री जी, आप वोट कर रहे हैं. आपकी बहुत कृपा है और उसी क्षेत्र के रहने वाले हैं जिस क्षेत्र की समस्याएं हैं मैं कहने जा रहा हूं। इसलिए इसको आप नोट ही न करें मेरा अनुरोध है कि इस पर अमल भी करें।

श्रीमन्, वाराणसी से दिल्ली पहुंचने में हमें 23 या 24 घंटे लगते हैं। इसका मुख्य कारण यह है कि बनारस से इस तरह की कोई सुपरफास्ट ट्रेन वाया शाहगंज नहीं है जिससे हम पहुंच सकें। दिल्ली से बनारस पहुंचने में यात्री को 12 या 13 घंटे लगने चाहिए लेकिन 13 घंटों की जगह 23 और 24 घंटे लगते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि आप बनारस से दिल्ली के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाएं जो शाहगंज से होकर आए और 12-13 घंटे में दिल्ली पहुंच जाए। 949 और 950 की सरजू-जमुना की गाड़ियां जो आपने चलाई हैं, इनको आप हफ्ते में तीन दिन चलाते हैं। मेरा अनुरोध है कि इसी ट्रेन को आप सात दिन के लिए चलाएं तो इससे वहां की समस्या हल हो जाएगी। इसका टाइम आपने चेंज किया है, वह ठीक किया है। लेकिन इसको हर रोज चलाएं तो काफी सुविधा होगी।

माननीय सदस्य श्री सत्य प्रकाश मालवीय जी जो इस सदन के वरिष्ठ सदस्य हैं, उन्होंने एक प्रश्न पूछा था जो अतारांकित प्रश्न संख्या 2022 है, जिसका उत्तर आज ही आपने दिया है। प्रश्न यह है कि क्या वाराणसी से नई दिल्ली के बीच एक दैनिक सुपरफास्ट ऐक्सप्रेस चलाने का विचार है जो वाराणसी और दिल्ली दोनों स्थानों से एक साथ सायं रवाना हो और अगले दिन सुबह अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचे, तो आपने इसका उत्तर दिया है कि फिलहाल परिचालनिक दृष्टि से यह व्यवहारिक नहीं है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि परिचालनिक दृष्टि से इसको व्यवहारिक बनाइए।

दूसरा मेरा सुझाव यह है कि बलिया से शाहगंज 140 किलोमीटर की दूरी है और 140 किलोमीटर की दूरी से 10 जिले के लोगों को सफर करना पड़ता है। जब ट्रेन का आविष्कार हुआ होगा उस समय का रेल का डिब्बा उसमें लगा है। एक हत्ते पहले उस ट्रेन में डीजल इंजिन लगाया गया है, लेकिन मैं चाहूंगा रेल मंत्री जी से कि बलिया से शाहगंज की 140 किलोमीटर की दूरी को अगर आप बड़ी लाइन कर देते तो पूर्वी उत्तर प्रदेश पूरे हिन्दुस्तान से संबद्ध हो जाता और पूर्वी उत्तर प्रदेश जिसमें 15-16 जिले हैं, जिसमें माननीय उप मंत्री जी का भी जिला आता है, उनके अविकसित होने का कारण यही है कि बलिया से शाहगंज तक बड़ी रेल लाइन नहीं है। इसलिए 140 किलोमीटर बड़ी लाइन बनाइए ताकि पूर्वी उत्तर प्रदेश का पिछड़ापन दूर हो।

महोदय, इलाहाबाद से भटनी बड़ी रेल लाइन बनाने की आपकी योजना है। लेकिन मैं नहीं समझ पाता कि यह पूरी क्यों नहीं हो पा रही है। आपकी गति इतनी धीमी है लगता है कि इस शताब्दी में या आने वाली शताब्दी के कुछ वर्षों तक पूरी नहीं होगी। यह रेल लाइन भी बड़ी उपयोगी होगी और भटनी से इलाहाबाद तक बड़ी रेल लाइन बनाएंगे तो इसमें वाराणसी भी आता है। वाराणसी का उदाहरण मैं आपको देना चाहता हूं वाराणसी से इलाहाबाद 120 किलोमीटर है जिसे तय करने में 4 घंटे लगते हैं। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी की शताब्दी एक्सप्रेस में एक घंटे में 140 किलोमीटर की यात्रा होती है। मैं नहीं चाहता कि 140 किलोमीटर वाली शताब्दी ऐक्सप्रेस चला दें लेकिन मैं यह जरूर चाहता हूं कि भटनी से इलाहाबाद तक बड़ी रेल लाइन बनाई जाए क्योंकि लोगों को बस से यात्रा करनी पड़ती है। क्योंकि आप बार-बार इस तरह के प्रश्नों का उत्तर देते हैं। मैंने भी प्रश्न किया था इसके पूर्व संसद में लेकिन बार-बार वही उत्तर देते हैं कि अनइकोनोमिकल होगा, आर्थिक दृष्टि से यह घाटे का काम हो जायेगा। यहां के लोग बसों से सफर करते हैं। अगर अच्छी ट्रेन चलायी जायेगी, अच्छी रेल लाइन देंगे तो आपकी ट्रेन से लोग चलने लगेंगे, आपकी ट्रेन से माल की ढुलाई शुरू हो जायेगी। इस दृष्टि से आपका काम अनइकोनोमिकल नहीं होगा। इससे जनता को बहुत सी सुविधा भी मिल जायेगी।

[श्री ईश दत्त यादव]

अंत में मेरा सुझाव यह होगा कि बिहार के हजारीबाग छोटा नागपुर का कमिश्नरी मुख्यालय है जिस क्षेत्र की कुछ समस्याओं के बारे में अभी चतुरानन मिश्र जी जिक्र कर रहे थे, आजादी से पहले से लेकर आज तक यहां के लोगों की बराबर यह मांग है कि इसको रेल लाइन से सम्बद्ध कर दिया जाये, जोड़ दिया जाए लेकिन सरकार ने इस को आज तक सम्बद्ध नहीं किया है, जोड़ा नहीं है। रेल विभाग इस ओर ध्यान नहीं दे रहा है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि आप हजारीबाग को रेल लाइन से जोड़ने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी, उप रेल मंत्री जी पूर्वी उत्तर प्रदेश की जिन समस्याओं का मैंने वर्णन किया है वे बहुत गम्भीर है। यह क्षेत्र बहुत चिन्ताजनक स्थिति में है। वहां कोई विकास का काम नहीं हो रहा है, कोई औद्योगिक विकास नहीं हो रहा है। जब तक आप बड़ी रेल लाइन नहीं बनायेंगे या वहां पर रेल की सुविधाएं नहीं बढ़ायेंगे तब तक वहां कुछ नहीं होने वाला है। आप इस ओर ध्यान देंगे ऐसी मुझे उम्मीद है। इन शब्दों के साथ जो मैंने सुझाव दिये हैं आप से पुनः आग्रह है कि आप इस पर ध्यान दें। धन्यवाद।

SHRI MURLIDHAR CHANDRAKANT BHANDARE : Mr. Vice-Chairman, Sir, we are revising this legislative measure almost after hundred years. The original Act is of 1890 and this will be of 1989. Few things have united our country so effectively as the Railways and the Postal Services. Coming from Bombay I have a sentimental attachment because one of the earliest trains and stations were in Bombay. The station of V.T., which is popularly known as Bori Bunder, still stands out as one of the finest architectural pieces not only in Bombay but in India and the prettiest lady in Bombay continues to be the lady of Bori Bunder.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : I accept that because he has a lot of expertise in the field.

SHRI MURLIDHAR CHANDRAKANT BHANDARE : Communications are the very core of development and it has now been established that even energy does not contribute so much to development as communication does, and with the development comes in the progress and prosperity.

[The Vice-Chairman (Shri Jagesh Desai) in the Chair]

So it was a good occasion, after almost hundred years, to look at this measure because a sea-change had taken place between the two situations. The Railways were no longer owned by private companies like the GIP or the BB&CI or by foreign companies, but it came after independence, to be owned by the nation and the people of the country and this new ethos had to be brought inio this legislative measure had to be brought in, making both the Railway administration more accountable and at the same time the commuters and the consumers more responsive. We, who had the privilege and the pleasure of working in the Joint Committee, tried to bring in this ethos which was presented to us so ably by the Railway Ministry. And you will find the changes we have made to remove the imbalances, to remove the arbitrary powers which were previously vested in the Railway Administration and to make it more accountable, to make the provisions more balanced, more reasonable and free from arbitrariness. Now, to give a few instances, we have clause 65. The provision which totally exempts the railways from responsibility for the correctness of weight, description of goods or the number of packages mentioned in the railway receipt unless a certificate to that effect is recorded in the railway receipt by an authorized railway servant, was found to be a little arbitrary and we have changed it because it was a sweeping provision which gives unguided discretion to the Railway Administration. Therefore, we have now made the necessary canges. more-over cases

where the weight and number of packages of the consignment are not checked by the Railway Administration at the time of loading are normally those cases where the consignment is wagon-load or train-load and we have, therefore, requested the Administration, through this bill, to frame appropriate rules for the issue of bills of loading and we feel that the evidentiary value of the contents of a railway receipt should be clearly laid down. This has also been done.

Then we have clause 66. I am just explaining to you how we have tried to protect the interests of the consumers of railways, the commuters, Under the original clause, the railways could detain the goods in transit for the purpose of examination of its description and could also charge for such detention, even in those cases where the description of the goods examined by the Railway Administration was found to be the same as mentioned by the consignor. Now we have got a sub-clause which says that when the goods are the same as described, then the consignor should not be charged at all and only when there is some discrepancy will the consignor be charged.

We have also clause 79 which says that the request for weighment should not be rejected arbitrarily and the circumstances under which the request for weighment may be refused should be clearly set out and regulated by statutory rules.

Particular importance is attached to the liability whenever there is carriage of goods. For example see when the railway carries goods in open wagon. In the first instance they have no bussiness to carry any goods in open wagon, but it does happen that because of paucity or in case of certain goods, it is easier. But then what happens is, this is indiscriminately used and, therefore, what is provided—which is a very, very welcome change—is that the existing provision under which the Railway Administration was completely absolved of any liability in regard to this carriage by open wagon has now been changed and an obligation has been cast on the Railway Administration to share this liability.

There are many other measures which I need not refer to because I trust the Members have read this exhaustive Bill. The short point which I am making is that the bill has tried to balance the interests of the consumers, the interests of the commuters and the interests of those who send goods by railways along with the interests of the railway itself.

4.00 P.M.

The Bill is also welcome because it has removed certain elementary things like defining a ticket. I said it was too much to define a ticket. We have provided many other things. But there are one or two other things which I would highlight and then I have done, because this is a measure which, as I see here in this debate, is acceptable to the whole House because it takes us further in making the railways more efficient and in genuinely looking after the interests of the passengers and the commuters.

The most important thing is that the Railways will have to frame rules under different spheres. There are two requests. One is, please frame them expeditiously. Don't delay them. In fact, I have repeatedly said that wherever rules are to be framed, they should be ready on the day when we discuss the Bill so that the enactment and the rules under that enactment are brought into force on one and the same day. Even no rules have been framed for a number of years under the Environmental Protection Act and the Consumer Protection Act. Even till today they have not been framed. And then many of the Acts remain only on paper because the teeth are added to them only when the rules are framed.

[Shri Murlidhar Chandrakant Bhandare]

We have also made one suggestion now in these rules, namely, that ladies are given reservations only in second class, the lowest class; compartments are not reserved for ladies in higher classes.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. M. JACOB) : They are travelling.

SHRI MURLIDHAR CHANDRAKANT BHANDARE : They are travelling, all right, But we feel that there should be a ladies compartment, an independent ladies compartment even in first class. I do not see why it should be only in the second class and not in the first class and A.C. class. This provision has also been included.

There is one more aspect which is very important. I must thank the hon. Minister for appreciating the view-point of the Committee. That is as regards penalties. There were certain suggestions that for ticketless travel there should be mandatory jail sentence. Let me tell you why we differed from that. It is because ultimately travelling without a ticket is a trafficking offence. It does not involve moral turpitude. It does not involve criminality. But when you make it mandatory, there is a tendency on the part of the magistrate to let these people off rather than punish them. So, in one way the object is defeated.

Secondly, I am against making members of our society turn into criminals by sending them mandatorily to jail. Therefore, we have made certain modifications which, I am sure, the House will accept.

We have made certain suggestions, and I think, those suggestions should be implemented. I have no reason to repeat them here. Particularly we have said that certain magisterial powers should be given to certain nominated staff so that these petty offences can be dealt with on the spot because that way they are more efficacious.

I come to composition. We have left it to the area of rule-making. Rs. 1 lakh is the minimum which now the Railway Administration will pay in case of death. If we look at our laws under which the Railways pay Rs. 1 lakh, how much more should the Union Carbide pay for the death caused due to the MIC gas ?

I am quite sure that in regard to other injuries rules will be made very effectively and very expeditiously by the administration. I also want to request the hon. Minister that he should see that the compensation reaches the victims or the members of the family of the victim and that it is not taken away by somebody else.

These are the few thought which I had to share on this occasion.

I know there are accidents, and one is very sorry for the accidents. They are the result of many causes. There are not the result of only human failure as has been pointed out by the hon. Member who preceded me. But the Railway administration should realise that safety above all should be the motto of the Railways. I hope you will root out the causes because of which there are certain maladies like black-marketing in tickets. This is because you don't have adequate number of tickets available and people have to go day after day to get a reservation. I am sure a day will be there when people will be taking the tickets out of a slot machine and get into the trains without difficulty. I hope this Railway, which has been the envy of the rest of the world, and which easily commutes the highest surface traffic in the world, will continue to play its part more and more effectively. With this I commend this Bill for the acceptance of the House.

SHRI M. A. BABY (Kerala): Thank you for permitting me to speak on the Railways Bill, 1989 and the Appropriation Bill which have been taken together for discussion.

I would begin my observations from where my esteemed and learned colleague, Mr. Bhandare, concluded. He has referred to the safety aspect. But before I do that, I would like to mention the attitude of the Ministry towards those who use the railways—the people of our country. I am very sorry to note that the Minister concerned is not here.

SHRI M. M. JACOB : He is very much here.

SHRI M. A. BABY: I mean Madhavrao Scindia. (*Interruptions*) I understand that the Government is having collective responsibility as well as irresponsibility. But the point is that...

SHRI M. M. JACOB : Mr. Baby, he is the Railway Minister.

SHRI M. A. BABY : That is right.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : He is talking of Madhavrao Scindia.

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र) : माधव राव जी की इतनी आदत हो चुकी है कि वे नहीं हैं तो लगता है कि गाड़ी में ड्राइवर नहीं है ।

डा० रत्नाकर पाण्डेय (उत्तर प्रदेश) : महावीर प्रसाद जी तो गार्ड हैं ट्रेन के ।

श्री प्रमोद महाजन : गार्ड तो खड़ी को देख सकते हैं चला नहीं सकते ।

SHRI M. A. BABY : Yes, Prasad Ji is here, but the people feel that we have a Minister of Railways for Gwalior. That is the general feeling of the people in India today. Anyhow, today leading personalities. Keralites, office-bearers of various Malayalee organisations some of which are having the patronage of our hon. Minister for Parliamentary Affairs, Mr. M. M. Jacob, today had to take out a demonstration at the Headquarters of the Railway Ministry.

SHRI M. M. JACOB : I did not participate.

SHRI M. A. BABY : No. But some of the Malayalee organisations, including those having the patronage of Mr. Jacob in Delhi have joined together and taken out a demonstration to give expression to their demands that there should be more railway lines in Kerala, that there should be more special trains to Kerala considering the summer rush and other related grievances. But the Minister refused to accept their representation, though they had contacted the Ministry people in advance, though they had requested for an appointment. And when we addressed the rally they said the appointment had been given for 12·30 at noon. They said they will be going and meeting the Minister. The gathering started asking what is the step ? What should they do ? They have come with children, with aged parents. People from all walks of life wanted to know if any summer train is being introduced for Kerala. What should they do next ? Because all the previous years there used to be summer trains but unfortunately now no announcement has come from the Ministry. So they were very much agitated. Then, we pacified them and said "your representatives are going to meet the Railway Minister and some assurance will be forthcoming and then we will decide what should be done" and they went. For this discussion we have come to the House and now we were told that the Minister refused to meet them. This is a most unfortunate attitude. This is a most undemocratic attitude. I do not want to say this is a monarchic attitude but this is a most unfortunate and undemocratic attitude. This is one

[Shri M. A. Baby]

manifestation of the attitude of the Railway Ministry towards those who are travelling by train. When the people of Kerala ask for more trains to their State, they are inviting danger also because the area where Kerala is considered to have more than its due share is in the case of railway accidents. Only there we get more than what is due to Kerala.

Now, I come to the point raised by my hon. colleague, Mr. Bhandare, regarding the safety aspect. When we discuss the Railways Bill and the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1989 what is the thinking of the people in our country today in relation to the Railway Ministry ? As they don't have any other mode of transportation, they are compelled to travel by train with the possibility of railway accidents and deaths in front of them. This is the reality. What is the response of the Railway Minister when some accidents take place ? In the recent past, the gravest accident took place in my district, Quilon, Perumon and after that a supposed enquiry was conducted. What was the finding of the report ? The report says that the accident took place due to a tornado. How people received it ? I do not want to explain. Even one of the very key leaders of the Congress (I) in Kerala, former Speaker, Mr. V. M. Sudheeran demanded that Mr. Madhavrao Scindia should resign after the Lalitpur train accident. He was a Member of the Lok Sabha for many years. He is an outstanding leader of the Congress (I). He demanded that Mr. Madhavrao Scindia should resign. An outstanding leader of the Congress (I) has been forced to demand the resignation of his own colleague in the Central Cabinet because people don't have any confidence in the Railway system. A supposed inquiry was constituted. The report was out and out fabricated. Now, I demand that there should be another inquiry to find out how such a fantastic report such mockery of a report has been fabricated. Under whose instigation this tornado theory was fabricated in relation to Perumon train accident ? We want to know. We understand the behaviour of the Central Government these days. If some corruption, if some malpractice of the Government is being exposed, then, some cover-up operation will start in the form of an inquiry. I do not want to speak about the Bofors inquiry. I do not want to speak about the inquiry conducted and the report submitted by a Judge of the Supreme Court, that is the Thakkar Commission report. Once the Government gets an inconvenient report from a respected Commission, some other police officer will be entrusted with the inquiry to fabricate another report in order to exonerate dear and near people. This is how the Government is behaving. The same pattern has continued in the case of Perumon train accident also. Now, the Railway Minister says that a Committee will study this particular amazingly fabricated report. What is the meaning of that ? Will that particular Committee which will study the report based on the tornado theory have the competence or the authority to declare that report outlandish and that report cannot be accepted ? Some other petty officers will be asked to study this report of the Commissioner of Railway Safety. So I am very forcefully demanding that there should be an inquiry to find out who instigated the Commissioner of Railway Safety to come out with the fabricated story of the tornado theory? I do not find any institution to which this responsibility can be entrusted. Earlier, we used to have some confidence in CBI; when something strange, something so grave happened, we used to ultimately demand that let it be entrusted to CBI. Now, we cannot demand that. Under the present Congress(I) Government at the Centre, each and every institution which has reputation, which was supposed to be impartial, all such institutions' credibility has been

eroded. All these institutions are being used to protect the vested interests of the ruling party at the Centre. This is the contribution of the four-and-a half year old Government under the leadership of Rajiv Gandhi. So, I do not know what we should demand. Can we demand that CBI should inquire to find out how this fantastic report of tornado theory has been fabricated by the Commissioner of Railway Safety ? We cannot demand because even CBI is utilised for your own vested political interest. So, such is the pass to which our country has come.

Now, Sir, I want to mention something in relation to the problems that people in various parts of our country are facing. Let me start from the north-east. I happened to travel through Tripura by road because there is no rail link from the State capital and road is supposed to be National Highway. It is worse than jungle road. In order to travel 150 kms. you have to spend six hours. This is the condition there. National Highways re-remain with the Central Government. You do not maintain Nationa Highways properly. Railways is with the Centre. You do not construct rail link to the State capital of Tripura, that is Agartala and you subvert democracy when elections are being held there. So, only those who travel by Air flight can reach that State. This is the situation. The whole of North-east is being neglected and we speak of national integrity we speak of national unity. If regions are bein neglected separatist forces can easily exploit the situation and fan up communal, parochial feelings. This is what is happening. Similarly, South-east is also being neglected in the case of railways. Without any disrespect to our people in North India, I may with full humility claim that the people of South India have a bad habit of talking tickets when they travel in trains. (*Interruptions*)...

SHRI KAMALENDU BHATTACHARJEE (Assam): . . . Except Guwahati which is linked by rail.

SHRI M.A. BABY : That is the sad plight. I illustrated the situation in Tripura and said that the whole north-east is being neglected. That is there on record. What I said is there on record.

THE VICE-CHAIR MAN (SHRI JAGESH DESAI) : Please conclude.

SHRI M.A. BABY : So, the situation is, the whole south-east is being neglected despite the fact that we take ticket and travel. The question of western coastal railway line has been pending for quite a long time. Mr. Vice-Chairman, Sir, you know the economic importance of this rail link that the whole western coastal belt will get economically rejuvenated and so far as South Indians are concerned, they will get a short-cut. Now, nearly 75 to 80 kms. excess we have to travel to reach Delhi or any other part of North India. So far as railway line in Kerala is concerned, it is progressing at snail's pace. Now, regarding the Ernakulam-Alleppey railway line, every time it is said that it will be completed very soon and as part of that, it should have been extended up to Kayankulam. No sufficient funds have been allocated for that. The same condition continues regarding the Kuttipuram-Guruvayoor railway line. So, these aspects should be looked into and the Minister should not have the illusion that he is the Minister of Railways for Gwalior. Both the Ministers should feel that they are the Ministers in the Central Ministry, and they have to safeguard the interests of people all over our country. Now, I would like to mention something in relation to...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Last point.

SHRI M.A. BABY : ....the officials and the powers that be, of the employees in the Railways. They should be taken into confidence. Only then they will feel they are part of the same family. But they are being harassed. Trade union leadres are implicated in cases. For example, in the Shoranur Division, the leader of the Railway Union there, Mr, R.G. Pilai, has been suspended. What was the allegation. It was that he assaulted the Divisional Manager. If an employee assaults the Divisional Manager, that is a grave situation. But, Sir, it was fabricated and in the inquiry it was proved that he never assaulted the Divisional Manager. Then what did the authorities do ? They collected any number of dictionaries and in a particular dictionary they found out that assault need not be a physical assault, it can be a verbal assault also. This is the theory found out by some important officers...

SHRI KAMAL MORARKA (Rajasthan) : Then, all M.Ps. can be prosecuted.

SHRI M. A. BABY : Naturally, our future is also at stake. And the future of the Prime Minister is also at stake more often than not. Should this be the attitude of the authorities towards the employees ? Centuries ago, workers united and struck work demanding that working hours should be reduced to eight hours. Even today, in the Railways, the loco-running staff are forced to work for 10 hours, 12 hours, etc. In 1973, there was an agreement that the working hours should be brought down to eight hours. As yet, this has not been implemented. And what are the other things ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : No. Please conclude now.

SHRI M. A. BABY : Considering the importance of this particular topic, for the whole country...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : You have already taken 17 minutes.

SHRI M. A. BABY: The issues which are so dear to the workers should be heard here. We are representing them. Sufficient number of people are not there in different railway wings and the ban on recruitment is continuing in the Railways and the direction is that if a particular vacancy remains unfilled for six months, then that should not be filled. What is the theory ? As they could manage without anybody in that vacancy for six months, they should continue to maintain that. This job-killing attitute is killing the passengers also because those who are running the railway engines are not getting sufficient time to rest and the coaches are not sufficiently maintained. Today a rake will come as the Grant Trunk Express and after four or five years, it will be going as the Karnataka Express and will meet with an accident. Today rakes come as the Kerala Express and the next day, they go as the Tamil Nadu Express. This is what is happening. In the name of maximum ultisation, passengers are being thrown to dangerous situation. This practice should be immediately stopped. Now . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : No. Please conclude now.

SHRI M. A. BABY : To conclude, Sir, we have been demanding that there should be special summer trains to Kerala. And there are demands from other areas also. That should also be taken note of. Today

since we had a demonstration, I would like to specially mention this. Similarly, a direct line from Varanasi to Kanyakumari is necessary as has been demanded by the hon. Member, Shri Satya Prakash Malaviyaji. (*Interruptions*). This is very important. Now, I have a few more proposals.

श्री सत्य प्रकाश मालवीय (उत्तर प्रदेश): कन्याकुमारी से बनारस तक रोज गाड़ी चले।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) ; Mr. Baby, Please conclude.

SHRI M. A. BABY : I am winding up. By way of conclusion, I would like to make a set of proposals which, without much difficulty, the Railways can work out. Considering the heavy rush to South India there can be three coaches attached to both Tamil Nadu Express and G.T. Express which should be attached to some other south-bound trains in Madras. This can be easily undertaken. Secondly, the time-schedule of Tamil Nadu and G.T. Express and Kovai Express from Madras to Coimbatore should be rescheduled in such a manner that these bogies can be even attached to Kovai Express and Kovai Express should be extended to Shoranur which is the most central part of Kerala, so that Keralites can catch any other train. From Coimbatore to Shoranur it is hardly three hours' journey. Kovai Express can be extended from Coimbatore to Shoranur and the time schedule of Kovai Express as well as Tamil Nadu and G.T. Express should be rescheduled in such a manner that the additional coaches can be attached to these trains. Similarly, proposals should be sympathetically considered and the Railway Ministry itself could discuss these proposals with the Kerala Government, without attracting people to the path of agitation. Such simple things can be implemented by the Ministry.

Lastly, the foremost responsibility of the railways is to win back the confidence of the masses, of the people of the country, in the efficiency and safety of the railways. The railways should not come out with stupid theories like tornado whenever accidents take place in order to wash out responsibility. Thank you.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry) : Thank you for giving me this opportunity to speak on the Railways Bill and the supplementary demands for railways. I have been listening with rapt attention to the honourable Shri Baby who was attacking the Government on the performance of railways. I would like to take the period 1977—79 for the purpose of comparison, whether in the matter of laying new railway lines or track renewal or electrification or safety of passengers or movement of goods. If you look at the graph, the performance of railways during 1977—79 was the lowest in the country. Now you compare that performance with the performance of the present Government in the last 4½ years. We have achieved the highest targets in the performance of railways in the country. Even in the Eighth Plan we can very well see the high targets fixed : Out of Rs. 36,500 crores a large chunk of money has been allocated for track renewal alone. *viz.* Rs. 6,315 crores. The next priority has been given to providing passenger facilities by providing Rs. 4,500 crores. Next comes electrification with an allocation of Rs. 1,350 crores and then metro railways with Rs. 440 crores. When you go through these figures, you can yourself judge the performance of the railways in the last 4½ years of the present Government, whether

[Shri V. Narayanasamy]

Janata Government at that time performed well or whether the present Government now has performed well. Now trains are running in time. Accidents have reduced by 32% in the last 4½ years. Passenger amenities have been increased by the present Government. Then, the honourable Member was talking of tornado theory when accidents took place. The Commissioner of Railway safety was appointed to inquire into the accident. My honourable friend has forgotten that Commissioner of Railway Safety is an independent body. He is not attached to the Railway Ministry. Let me make it very clear to the honourable friends: that particular officer is from the Civil Aviation Ministry. On the basis of the inquiry conducted by this officer and on the basis of the evidence taken by this officer... They came to the conclusion that the tornado was the reason for this accident. We may agree or disagree with the findings of the Commissioner for Railway Safety. But it is unfortunate that the Kerala Government, especially the Chief Minister of Kerala, is trying to make political capital out of it and this is the sad part of it. He is not an engineer, and he is not an expert also. The Government has to find out after the receipt of the Report of the Commissioner for Railway Safety. It has to be sent to the General Manager, Southern Railway and a copy has to be sent to the Ministry and the General Manager, Southern Railway has to send his comments to the Commissioner once again and, on the basis of that, he has to give his opinion and only after this the Government will have to consider whether this particular Report is to be accepted or rejected. But I find a hue and cry among the Kerala Ministers who say that it has been cooked up, the tornado theory has been cooked up, that it is a fradulent report and so on.

SHRI M. A. BABY : Will you sit down for a minute ?... (*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY : No. I am not yielding... (*Interruptions*)...

SHRI M. A. BABY : You see, the tornado theory has been refuted by Shri A. K. Antony . . . (*Interruptions*)

SHRI V NARAYANASAMY : Sir, he had his chance and so, I am not yielding . . . (*Interruptions*)

SHRI M. A. BABY ; Even Mr. Antony, who is a Member of this House, had objected to this Report... (*Interruptions*)

Even Mr. Antony has refuted this . . . (*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY : Sir, I am not yielding. The final opinion has not come yet. The Government has neither accepted it nor rejected it. The honourable Minister has also said, "We have an open mind in this matter." He made it very clear before the Lok Sabha and said that they have an open mind on this matter. We have to go through the Report. He has said that they have to go through the Report and if they are not satisfied with the Report, they will refer it to an independent body which is not connected with the Railways. What more he wants. I do not know, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : He is satisfied now.

SHRI V. NARAYANASAMY : But, in Kerala, Sir, every day they are saying that this is not correct . . . (*Interruptions*)

SHRI M. A. BABY : This Report also is like your Report on the Bofors issue... *(Interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY : This is not like your Bengal lamp scandal in West Bengal... *(Interruptions)* ... Sir, What I am telling is that this Report is to be given thought to by the Ministry of Railways and even they have to come to a conclusion as yet. But, without knowing anything about it, they are saying all these things.

SHRI M. A. BABY : I have the full text of the Report and I have read the full Report. I have read the tornado theory... *(Interruptions)*... I have read the complete Report.

SHRI V. NARAYANASAMY : But do you know that it has neither been accepted by the Government nor rejected ? Do you know that ? Without knowing anything don't speak on that.

After the honourable Minister's reply, Sir, we have to keep quiet for the time being till the Government comes out with the report on this particular matter. But the Ministers in Kerala—I am telling this with full responsibility in the House—the Chief Minister and the other Ministers have been using this as a political weapon to malign the Congress (I) people there. I do not approve of it.

SHRI ARANGIL SREEDHARAN This is absolutely baseless ... *(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: There, Sir, I would like to appeal to the honourable Member, Mr. Baby, to advise his Government in Kerala not to raise this issue till the Government comes out with its opinion on this matter.

SHRI KAMAL MORARKA : Then another tornado theory will be there !

SHRI M. A. BABY : Sir, Mr. Narayanasamy does not know that even the Congress (I) Member from Kerala, Mr. A. K. Antony has refuted that this tornado theory ... *(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY : Sir, he can advise his Chief Minister to abstain from making any remarks on this.

Sir, many questions were raised about the performance of the Railways in this august House by the Opposition. But the honourable Members must know that in the Railways, control is there, management is better, and, when compared to the Janata period, the Railways have been performing very well which cannot be denied by anybody and even Mr. Morraka is agreeing.

Huge investments have been made for the purpose of improving the Railways. This itself will clearly show that this Government is committed to improving the performance of the Railways in this country.

Sir, I have some small suggestions to make.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Within two minutes.

SHRI V.NARAYANASAMY : I will take only 3 or 4 minutes, Sir.

Sir, our Prime Minister visited Tamil Nadu. The Karur-Dindigul line was opened last year and the people of Tamil Nadu were very happy that the line was inaugurated and it was presided over by the Railway Minister, Shri Madhavrao Scindia. Sir, the other part of it is that

[Shri V. Narayanasamy]

between Dindugul and Madurai that line has not been extended. It is a business centre. Madurai is a big business centre. Therefore, all the south, including Kerala people have to move and the goods have to move. It is an important line. It is a very small line also, which the hon. Minister will consider for the purpose of completing it. The project has already been approved. I want the Railway Minister to expedite the railway line for the purpose of giving benefit to the people of Southern area.

Then, another important aspect is about the discontinuance of the Pondicherry-Madras train called the Pondicherry Express. It was discontinued in 1983. I have been making strenuous efforts. I wrote several letters to the hon. Minister. It is not only the Pondicherry people who will be benefited by it, and especially the people from North Arcot and South Arcot, but all the people will get the benefit.

I appeal to the hon. Minister to reopen this particular route and start train services in that route. If the hon. Minister feels, from Pondicherry to Villupuram a train can be run. From there the incoming train from the other route can be linked up with that so that if the Minister feels that it is not economically viable this proposal can be considered by the hon. Minister.

Sir, I am grateful to the hon. Railway Minister for ordering a survey of Pondicherry and Bangalore line. Sir, it is a vital sector. The broad gauge, if it comes, will benefit Madras, Pondicherry and also Karnataka. Three States will be covered by that. Therefore, if the survey is completed, I hope the hon. Minister will start it so that all the three States will get the benefit through that.

Another point is the 21 km. route which, I have been consistently telling, is between Pondicherry and Cuddalore. Sir, at Cuddalore we have a railway station. At Pondicherry we have a railway station. In between we do not have railway track. There should be the opening of a new route between Pondicherry and Cuddalore. The passenger traffic is 150 per cent in that area. This should be considered by the hon. Minister.

Sir, while mentioning these points I would like to state one more point and that is about the States' non-cooperation in completing the projects by the Railway Ministry. Sir, I saw a report in which the hon. Railway Minister said that the West Bengal Government has not cooperated with the Centre for the purpose of completing the metro project in Calcutta. (*Interruptions*) You will get your chance to speak. I am not yielding.

The area is occupied by trespassers. Certain lands have been acquired by the State Government for the purpose of giving them to the Railway Ministry. Fourteen letters have been sent by the Railway Minister to acquire the land and give it to them. But there is no response from the State Government. There is a hue and cry that the Railway Minister is not doing this or that. We find that the mistake is on their part. They have to do the work from the State Government level. This is also the case in other States also. Therefore, I would like to say that the States have to cooperate with the Railway Minister for the purpose of completing the project.

I have two more points only. I will not take more than one minute.

I am very happy that the Joint Committee has submitted the report and their suggestions have been fully accepted by the Government.

Sir, it is a novel profession and the persons who are acting as agents and collecting money by purchasing tickets and selling it to people have to be punished and the punishment has been given as 3 years' imprisonment. I would like to submit one thing to the hon. Minister about the railway servant who is travelling in the railway. He claims compensation if he gets injury and he can recover the amount through the Workmen Compensation Act. Under the fatal Accidents Act, if the worker is there and that person dies or is killed, his kith and kin can claim the compensation amount. When we say that the Workmen Compensation Act is applicable, then the Fatal Accidents Act should also be made applicable. The other point is that the compensation has to be given by the authorities. Sir, the jurisdiction of the courts has been withdrawn. I would like to say that only one jurisdiction of a District Court to decide the quantum of compensation may also be included in it.

With these words, I conclude. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Dr. Sivaji. Not more than 10 minutes.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI (Andhra Pradesh) : Sir, more than 3 years were spent for preparing this report of the Joint Select Committee and there is nothing to oppose in this report. nor is there anything in it to support. I would like to add that for accidents there is a Commissioner of Railway Safety. He is basically a railwayman sitting under the purview of the Civil Aviation Ministry. I think that instead of that, an independent body may be appointed to go into all accidents—Railway accidents, Air accidents as well as road accidents Just like the Comptroller and Auditor General or the Election Commission or the Supreme Court, it can be an independent body to go into the details and to find out how the accident occurred. As long back as 1935, by an Act it was decided by the then colonial Government to have an independent body for the Federal Railway to go into the safety measures in the Railways. But due to the Second World War or something like that, it was not implemented. Sir, it is high time to introduce the same system of an independent body for going into the details of the accidents just like the Supreme Court.

As regards overbridges, nothing is mentioned in the Bill. The expenditure is being shared between the State Governments, the local bodies and the Railway Ministry. During the Janata regime when Mr. Madhu Dandavate was the Railway Minister, this system was changed and it was proposed that the Railways would bear the entire amount of expenditure. Unfortunately soon thereafter, during the 1980s, when the Congress came into power, they reversed that decision and now they want the State Governments as well as the local bodies to share the burden. As all of us are aware, the State Governments and the local bodies are suffering for want of funds and these people sitting at Delhi are having the Nasik Press at their disposal. They can spend the entire amount instead of asking the State Governments to share the burden.

When the accidents take place, the Government is taking a very lenient view and they are not very serious. Many a time, the injured persons or passengers or the dead bodies are not being airlifted. They are sill dependent on the Railways to carry the dead bodies in the conventional fashion.

There is no mention about the technical development plan or the traffic rate that is warranted by 2000 A.D. No measures are proposed for reducing the human failure or for reducing the physical effort and manual operation or for

[Dr. Yelamanchili Sivaji]

training the people in the Railways such as the drivers, the Assistant Station Master and the like. The quality of service to passengers is not enhanced. Nothing is mentioned about it. Little attention has been paid to Research and Development.

Kerala Express and K.K. Express are continuously prone to accidents. What is the reason for it ? Is there any defect in the track maintenance ? Is there any defect in the soil ? Is there the loamy soil or loose soil ? Whatever it is, it should be throughly probed Since 1853 when the Railways were introduced in this country little attention has been paid to track maintenance for the last 136 years or so. As far as the electrification is concerned to save fuel, both coal as well as diesel, it is desirable to switch on to electrification in all the tracks, and gauge conversion form metre-gauge to broad-gauge is also warranted. Nothing is mentioned about the maintenance of the stations. All the stations are ugly and unhygienic, and no improvement is seen commensurate with the demand and supply. And passenger amentities are given a complete go-by. And on many a platform, medical shops are not available, and the fruits are selling at exorbitant rates. And passengers are not getting in sufficient quantity of coffee or tea or whatever it is as earmarked by the Railways. Their quantity is much less and the standard is also less. Nothing much is mentioned about the goods trains in the Report. And as far as the perishables are concerned from Andhra Pradesh so many persihables like vergetables or fruits like mangoes or whatever it is, are being transported to other parts of the country, and for want of sufficient goods vans, we are suffering a lot and they are being damanged. And goods vans are not being air-conditioned, and air-conditioned goods vans are not being supplied to Andhra Pradesh. So, ultimately, it lands in huge amounts of claims, and the Departmental people are colluding with those vendors and they may be paying an exorbitant amount in the form of arbitration, claims or whatever it is. So, there should be some room for improvement of the goods as well as AC vans and other things. And nothing is mentioned about punctuality. In many other countries like Japan and Germany, the trains are very punctual but no improvement has taken place in this country from the times immemorial. For the late running of the trains also, a provision should be made for the refund of the amount, and the responsibility also should be fixed on the Departmental people so that late-running can be avoided. There is a racketeering in reservation as well as in the railway tickets. And a provision should be made in this case also. As far as contractors are concerned, arbitration, claims, this and that are going on everywhere in all the stations and all the zones. The authorities are colluding with the contractors, and it may be avoided. The hon. Railway Minister can make a note of it and see that our revenue may not be lost to the contractors in a huge way. For the pantry cars, there is no provision for the staff of the pantry car to sleep during night time. And They are sleeping in the corridors, in the lavatories, in the bath-rooms or whatever it is, and they are suffering a lot. And these are my comments as far as this Bill is concerned.

Sir, coming to the Appropriation Bill, in Andhra Pradesh there are three major urban areas. There are twin-cities, both Hyderabad and Secunderabad. There is Viskakhapatnam which is fast growing with one end at Anakapalli and the other end at Viziyanagaram. And the third major urban area is Vijayawada-Guntur-Tenali belt. I would like to suggest to the Railways to introduce EMUs in all these three

places to serve the urbanites in Andhra Pradesh. We represented the matter several times to the Ministry, and the Ministry asked the State Government to share some burden. And it may not be possible under the present circumstances of resource constraint of the State Government. The Vijayawada-Guntur line and the Guntur-Tenali line are electrified and they are going to be flaged off soon. But at the same time, I would like to suggest that between Vijayawada and Guntur, you go in for a double line. Unless a double line is there, full potential cannot be exploited of electrification. And you introduce EMUs between Vijayawada and Guntur and Guntur and Tenali and *vice-versa*. There is a long-standing demand for Kovvur-Bhadrachalam line. And if Kovvur and Bhadrachalam are connected, coal from the Singareni collieries can be easily carried to the fast-growing Visakhapatnam steel plant and other industries which are coming up at Visakhapatnam with the exploration of gas and oil in the Krishna-Godavari basin. And precious resoures can be saved and the distance also may be reduced by at least 100 to 150 miles. And there are several surveys that are conducted in Andhra Pradesh like Pedapalli-Pattancheru, Ramagundam-Nizamabad, Nadigudi-Venkatagiri and Yerragunta-Nandyala. But, unfortunately, all the surveys are shelved by the Railway Boards. I would like to appeal to the hon. Minister once again to see that something is done in this regard. Regarding Kakinada and Kotipalli, I would like to advise the Government and the Railway Ministry to take up the matter with the ONGC and you ask the ONGC people to share some percentage and give some funds for the construction of this line between Kakinada and Kotipalli. It helps in the improvement of Kakinada ports also. As you know, all the major ports, including Madras, Vizag, Calcutta, due to several troubles they are no longer functioning properly and therefore not useful for the vessels to come. So, the minor ports should be improved a lot. For all practical purposes, Kakinada is becoming a major port very soon. So, if you link up Kotipalli and Kakinada, a small strip, it can go a long way in meeting the requirements of the people there. For Andhra Pradesh, all the Delhi. leaving trains such as G.T., Tamil Nadu, Karnataka, K.K. etc. all these train reach Vijayawada at a very odd time at the dead of night at 1 o'clock or 2 o'clock. You have to take into consideration the growth of Vijayawada and the traffic potential there and see that some trains are introduced, at least one or two trains are introduced, which will touch Vijayawada at a conveninet time, as they are doing in other places like Madras, Bangalore, etc.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Please conclude now.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI: I am concluding. Don't worry. Sir, these are some of the porblems that are faced by Andhra Pradesh. I would request the Railway Minister to introduce a train just like the Rajdhani Express or something like that, an overnight train from Hyderabad to Vizag and likewise overnight trains can be introudnced between Guntur and Secunderabad. Recently, the railways have introduced a train from Guntur to Secunderabad and it has reduced the journey time at least by two to two and a half hours, and the cost of the fare is also reduced.

Then, Sir, If you are serious to complete the gauge conversion between Macherla and Guntur, the distance between Guntur and Secunderabad will be reduced by 70 to 80 miles and the fare will also come down. Therefore, you please complete the job of gauge conversion soon and see that regular trains run from Guntur to Secunderabad.

[Dr. Yelamanchili Sivaji]

Sir, as far as the South bound trains are concerned, once we enter the train at Delhi, up to the time we reach Vijayawada after 30 to 32 hours, we are totally cut off from the en tire world. No news is communicated. All the newspapers we are getting at Bhopal and other places are outdated and they are old by one or two days. Therefore, I would like to advise the Government and the Railway Ministry to see that at least you try to play the AIR news bulletins in railway coaches.

Then, Sir, as far as Higgin Botham and Wheeler book-shops are concerned, you disband all these fellows and see that these book shops are given to some unemployed graduates.

Then, Sir, I will give you one example to show that there is lack of corrdination between the various zones of the railways. At the end of last month, we started on the 30th April from Vijayawada and the GT train reached Nagpur on time. But at Nagpur the train was halted for about four hours. We asked the reason. They said, the time table clearly shows that any train leaving ex-Madras on 3rd May will be according to the new time table But unfortunately, the Central Railway authorties claimed that any train that is crossing Nagpur is according to the new time table from 1st May itself. So, there is lack of corordination between the Southern Railway, the South-Central railway and the Northern railway. For this lack of coordination at least four or five M.Ps. were on this train who were detained for four hours at Nagpur. (*Interruptions*) I would like to advise the Minister to see that there is proper coordination between the various zones of the railways.

Finally, Sir, a word about the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. Kindly see that the quota of reservations for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes that are working in the railway is properly maintained. Thank you.

श्री हरि सिंह (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, सदन में रेलवे अप्रोप्रिएशन बिल पर बहस हो रही है, चर्चा हो रही है । यह बिल लोकसभा को वापस जाना है और जाना चाहिए । यह बिल भारी समर्थन के साथ वापस जाएगा ऐसी मुझे आशा है । रेलवे का जो परफामेंस रहा है, अगर आप गौर से देखें कि पिछले साल और इस चालू साल में कितनी ही नई रेलें चली हैं, कितनी ही तेज स्पीड वाली नई रेलें कायम की गई हैं और रेलों का बहुत विस्तार हुआ है । दूरदराज के हिस्सों में, देश के जिन कोनों में रेल नहीं जाती थी वहां पर भी रेलों को पहुचाने के लिए नई पटरियों का जाल बिछाया गया है और इस तरह सारे हिन्दुस्तान को रेलों के द्वारा जोडा जा रहा है। नेशनल इन्टीग्रेशन में रेलों का जो सहयोग है इसको नकारा नहीं जा सकता है । यहां पर बहुत से वर्ष मनाए जाते हैं । मैं कह सकता हूं कि यह जो वर्ष है, जो अभी चल रहा है और जो समाप्त हुआ है, इनको हम सब रेलों का वर्ष कह सकते हैं क्योंकि इतनी नयी-नयी रेलें चलाई गई हैं, और बहुत उनकी तेज स्पीड की गई है और इस तरह से सारे देश में रेलों का जाल बिछा दिया । यह कम उपलब्धि की बात नहीं है । यही नहीं, हमारी रेलों के परफार्मिंग की कामयाबी को देखकर आज दूसरे देशों में भी हमारे इंजीनियर्स कोचेज बना रहे हैं, पटरिया बना रहे हैं, प्लेट फार्म और रेलवे स्टेशन बना रहे हैं । यह जो इसका हिस्सा है यह बड़ा काबिलेतारीफ है, इससे इंकार नहीं किया जा सकता है । बार-बार सदन में बात आती है कि एक्सीडेन्ट होते हैं । भई, जब बरसात चाहेंगे, खुशहाली चाहेंगे, हरीभरी खेती चाहेंगे तो बरसात के साथ बादल भी होंगे और बिजली भी होगी । इसी तरह से अगर सफर करना चाहेंगे तेजी के साथ सफर करना चाहेंगे तो जैसे बरसात के साथ बादल और बिजली कड़कती है वैसे ही रफ्तार के साथ भी कम्पलीटली एक्सीडेंटस को आप नकार नहीं सकते । यह

एनेवेटेबल नैसेसिटी है रेलवे की । लेकिन एक बात जरूर है कि अमेरिका के मार्डन में और हमारे मार्डन में फर्क है । ... (व्यवधान) ... वहां कितने एक्सीडेन्ट्स होते हैं ? आज दुनिया के जो एडवांस कन्ट्रीज हैं उनमें ह्यूमन लाइफ का जितना लाभ हुआ है हिन्दुस्तान में उसका दसवां हिस्सा भी नहीं हुआ है । हमारे यहां एक्सीडेन्ट्स हुए लेकिन ह्यूमन लाइफ का लास बहुत कम हुआ है । यह सफलता बड़ी भारी है। हमारे ... (व्यवधान) ... हमारा ट्रेड उस तरफ है । हमारे महावीर प्रसाद जी कितनी दक्षता के, कितनी कुशलता के साथ, उनकी परसिस्टेंसी ऐसी है, जिसको क्या कह सकते हैं, अंग्रेजी में परसिस्टेंसी आफ डेविल कहा जाता है लेकिन मैं कहूंगा कि परसिस्टेंसी आफ गाड । इतनी तेजी से ये काम करते हैं। महावीर प्रसाद जी ने अपने दायरे में, उन्हें क्या काम अलोटेड है, यह मुझे मालूम नहीं, लेकिन जिन कामों को करते हुए उन्हें देखा है उनका परफार्मेंस बड़ा अच्छा रहा है । मैं कोई चापलूसी की बात नहीं कर रहा हूं । उनके दिल में बड़ा दर्द है । शैड्यूल्ड कास्ट की बहुत सारी समस्यायें हैं हम तो शिकायत करते रहते हैं क्योंकि हम उसी वर्ग से आते हैं तो उसको खत्म करने की कोशिश सदैव उन्होंने की है । मुझको प्रसन्नता है कि जब भी शैड्यूल्ड कास्ट के किसी व्यक्ति की सर्विस और उसकी प्रपोशन की बात होती है जहां भी उनके नोटिस में लाया जाता है, हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब उस काम को बड़ी तेजी के साथ करते हैं । इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे का जो काम रहा है, उसका जो परफार्मेंस रहा है और उसमें जो वह सफल रहा है । यह काबिले-तारीफ है । अभी हमारे सामने प्राकृतिक चुनौती आई थी । हमारे देश में भयंकर सूखा पड़ा जिसका उदाहरण, मिसाल, मिलनी मुश्किल है । रेलवे ने इसमें बहुत सराहनीय पार्ट अदा किया । आदमियों के खाने के लिए अनाज, तेल और अन्य सामान भेजा ही लेकिन पशुओं को चारा पहुंचाने का काम भी बड़ी तत्परता से किया । ये बातें करना इतना आसान नहीं है । इसमें बड़ी दिक्कतें और बड़ी मेहनत करनी पड़ती है । साथ ही साथ आप जानते हैं कि हमारी जो ट्रेड यूनियंस हैं वह हमारे रेलवे के लोगों को, हमारे सरकारी कर्मचारियों को काम नहीं करने देती हैं । जैसे देखा इलैक्शन सर पर आ रहा है तो अपनी मांगे चार्टर आफ डिमांड पेश कर देते हैं । हम भी चाहते हैं कि मजदूरों का भला हो । इसके पीछे हम संघर्ष भी करते हैं । लेकिन समय की मजबूरी का ट्रेड यूनियंस को लाभ नहीं उठाना चाहिए । हमारी सर्विसेज में डिसिप्लिन अगर आ जाय तो मैं कहता हूं कि रेल के मामले में हम बड़े कामयाब हो सकते हैं यह इम्पावर लिट-इन इम्पावर है जो महकमें को रेवेन्यू और पैसा देता है

5.00 P.M.

माननीय डिप्टी मिनिस्टर साहब नेहरू योजना के अन्तर्गत लोगों को रेल यात्रा करने के लिए कनसेशन अपने दिया है, इसके वे भारत दर्शन कर सकते हैं पश्चिम के लोग दक्षिण में कोडाइकनाल नहीं जा सकते थे, काश्मीर नहीं जा सकते थे, सोमनाथ के मन्दिर के दर्शन नहीं कर सकते थे। यह जो अपने इस योजना के अन्दर लोगों को कनसेशन दिया है उसके फलस्वरूप हजारों लोग पूरे भारत में यात्रा कर रहे हैं। यह कोई कम बात नहीं है। इसके लिए लोग रेलवे को मद रखेंगे । यह बड़ी खुशी की बात है हिन्दुस्तान में जितने टूरिस्ट इन्टेरेस्ट के प्लेस हैं, पूजा स्थल हैं, तीर्थ स्थल हैं, मन्दिर, मस्जिद, गुरुद्वारे हैं और वाइल्ड लाइफ के जो स्थान हैं उन सब को रेलवे ने अपस में ऐसे जोड़ दिया है जैसे माला में मोती जुड़े रहते हैं। यह बहुत ही प्रशंसनीय बात है। मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे महकमे का जो काम करने का रुख है इसमें हम को सफलता मिलेगी। मैं इस मौके पर इस बिल का समर्थन करता हूं। इसके साथ-साथ मैं एक दो बुनियादी बातें आपके सामने रखना चाहता हूं। बुलंदशहर और अलीगढ़ दिल्ली के बहुत करीब शहर हैं और नेशनल केपिटल रीजन में आते हैं।

श्री हरि सिंह

बार-बार यहां यह कहा जाता है कि दिल्ली में पोल्यूशन बढ़ रहा है। अगर आप दिल्ली को पोल्यूशन फ्री करना चाहते हैं, ट्रेफिक प्रोब्लम फ्री करना चाहते हैं तो मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि बुलन्दशहर और दिल्ली को सीधी ट्रेन सेवा से जोड़ दीजिये। महाबीर प्रसाद जी ने हमारे जीवन के अनेक क्षेत्रों में हम पर मेहरबानियां की हैं चाहे राजनीतिक तौर पर हो या सामाजिक तौर पर हों मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि आप बुलंदशहर और दिल्ली के बीच सीधी ट्रेन दिलवा दीजिये, अपने मन्त्री जी से लड़ कर दिलवा दीजिये तथा इस योजना को अपने बजट में शामिल करवा दीजिये। हजारों की संख्या में यात्री बुलंदशहर से दिल्ली रोज आते-जाते हैं। लोग हमारा दामन खींचते हैं हम को शिकायत करते हैं कहते हैं कि आप हमारी यूनियन के हेड बन जाइये। खुर्जा जंक्शन और चोला जंक्शन से ईस्ट को जाने वाली सारी ट्रेन्स होकर जाती हैं। खुर्जा से मैं लोकसभा का सदस्य रह चुका हूं। अब राज्य सभा में आपकी कृपा से आ गया हूं। मान्यवर, हरियाणा को आपके प्रदेश से यह जोड़ देता है, खुर्जा जंक्शन पर मीलों लम्बा ट्रेफिक हो जाता है इसलिए वहां पर ओवरब्रिज बनाना बहुत जरूरी है या अंडरब्रिज बना दिया जाए जिससे किसानों को दिक्कत न हो परेशानी न हो। इसी तरह से चोला के पास भी ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाने की आवश्यकता है। इन अल्फाज के साथ एक मिनट में मैं कहना चाहता हूं कि आपकी सिक्युरिटी फोर्सिज में सब कद के लोग सब रंग के लोग सब रीजंस के लोग होने चाहियें। यह जो आज कुछ लोगों की मोनोपली सिक्युरिटी फोर्सिज में हो गई है इसको समाप्त किया जाए तभी आपकी रेलवे में रंग आएगा एफिशियेंसी आएगी कुशलता बढ़ेगी और जो सारे देश में बात से अपराध होते हैं वह भी रुकेंगे। अंत में मैं इस बिल का समर्थन करता हूं और प्रार्थना करता हूं कि इसको लोकसभा को वापिस किया जाए।

श्री प्रमोद महाजन : उपसभाध्यक्ष जी, रेल मन्त्रालय भारत सरकार का एक ऐसा विशेष मंत्रालय है जिसे स्वतन्त्र बजट प्रस्तुत करने का प्रावधान हैं। मान्यवर, रेल मन्त्रालय एक छोटा सा प्रतिरूप भारत सरकार हैं और जब भारत सरकार का वित्त मन्त्रालय अतिरिक्त अनुपूरक मांगों की झड़ी लगा दे तथा 13939 करोड़ की मांगों में यह 7 करोड़ की अतिरिक्त मांग अगर रेल मन्त्रालय करे तो उसके ऊपर सहानुभूति ही आती है। यह रेल मन्त्रालय को बजट प्रस्तुत करने की जो खास विशेषता मिली है लगता है कि यही उसका दुर्भाग्य हो चुका है। क्योंकि जब भी हम रेल बजट की चर्चा करते हैं तो यात्री किराये, माल भाड़े का किराया उसकी वृद्धि उस पर आपत्ति इस प्रकार की चर्चा चलती है और अंत में हम सभी अपने क्षेत्र के विकास और अपनी गाड़ियों की मांग करते हैं। अब यदि सभी सदस्यों की मांगें किसी भी रेल मन्त्री को माननी हों तो उस के पास जिस प्रकार का प्रावधान है उस प्रावधान में यह करना लगभग असम्भव है। एक लाख हजार करोड़ का हमारा कुल बजट है इसमें रेलवे का हिस्सा केवल 1.6 आता है। उद्योग मन्त्रालय हो या खान मन्त्रालय हो इसको भी पूरे बजट में 6 प्रतिशत का स्थान हमने दिया है। बिना रेल तो कोई उद्योग पनप ही नहीं पाता, किसी खान का कोई उपयोग नहीं होता लेकिन फिर भी हमने रेल मन्त्रालय को कुल एक लाख हजार करोड़ में 1.6 का हिस्सा दिया है। इतना ही नहीं उनसे हमने डिवीडेंड भी मांगा है। अब जो मंत्रालय डिवीडेंड देता हो, उसके लिए हम केवल 1.6 का प्रावधान हम करे और दोनों सदनों के दोनों ओर के सदस्य अगर नयी गाड़ियों और विकास की मांग करें तो मुझे लगता है कि इसका हिसाब बैठाना बहुत ही कठिन होगा

इसलिए इन अनुपूरक मांगों की चर्चा में मैं सबसे पहले यह चाहता हूं कि केवल सत्ता पक्ष या विपक्ष न सोचते हुए, केवल यह सदन या वह सदन न सोचते हुए अगर रेल किसी भी देश के विकास की पूंजी या कुन्जी है तो इस पूंजी में वृद्धि करने के लिए या इस कूंजी को ठीक से चलाने के लिए जब तक हमारे एक लाख हजार करोड़ का प्रावधान में हम रेल मंत्रालय का स्थान ऊपर नहीं लायेंगे तब तक इन सारी मांगों का समाधान लगभग असंभव है और इसलिए रेल मंत्रालय को सबकी ओर से इस बार में शक्ति मिलनी चाहिए ताकि वह इस प्रावधान को बढ़ा ले सकें।

मैं बाकी जो माननीय सदस्य हैं उनकी चिंता से यहां सहमत होता हूं कि रेल यात्रा में सबसे अधिक महत्वपूर्ण हैं सुरक्षा। सर सलामत तो पगड़ी पचास। बेटर लेट देन नेवर। न पहूंचने से तो देरी से पहुंचना ठीक। पेंट्री कार ठीक न हो, खाना ठीक न मिले, रेलवे स्टेशन साफ न हो, या यह सब बहुत अच्छा हो और रेल सुरक्षा न हो। तो मुझे लगता है कि सुरक्षा का महत्व सर्वोपरि है। लेकिन गत दिनों से रेल यात्रा की सुरक्षा पर ही प्रश्न चिन्ह लग गया है। अब यह समझ सकते हैं कि किसी भी देश में, किसी भी शासन में कोई भी रेल मंत्रालय शून्य दुर्घटनाओं तक नहीं पहुंच सकता और खासकर 62 हजार किलोमीटर का जिनका रास्ता हो, उसमें दुर्घटनाओं की संभावनाएं जरूर होती हैं। लेकिन हमारा उद्देश्य शून्य दुर्घटनाओं तक पहुंचने का होना चाहिए। दुर्भाग्य से यह लगता है कि रेल मंत्रालय इसमें जितना सर्तक होना चाहिए, उतना नहीं है। समयाभाव के कारण सारे विस्तार में मैं नहीं जा सकता लेकिन ललित पुर में जो कर्नाटक एक्सप्रेस की दुर्घटना हुई, इसमें यदि यह सच्चाई है कि इसके चालक ने इटारसी, बीना, भोपाल हर स्थान पर कुछ न कुछ गड़बड़ी का संकेत दिया और उस संकेत के बावजूद उस गाड़ी को अपने विभाग से आगे जल्दी से पास किया गया, तो इससे मुझे लगता है कि यह जो विभागों का झगड़ा है यह झगड़ा आपस में एक दूसरे के साथ अच्छी प्रतियोगिता का हो तब तो इसमें कोई आपत्ति नहीं है लेकिन इस प्रकार की बुरी प्रतियोगिता कि जितनी जल्दी हो सके मैं अपने विभाग से गाड़ी निकाल दूं, तो इससे मुझे लगता है कि बड़ी कठिनाई आयेगी। एक छोटा सा उदाहरण मैं दे दूं। राजधानी एक्सप्रेस पश्चिम रेलवे की होने के कारण जब भी यह बम्बई की ओर जाती है तो समय पर पहुंचती है और दिल्ली की ओर आती है तो कभी समय पर नहीं आती और जब मैंने रेल अधिकारियों से बात की कि इसका कारण क्या है, अब मैं नाम नहीं लेना चाहता हूं, तो उनका यह कहना था कि मथुरा तक हम समय पर ला सकते हैं लेकिन मथुरा के बाद चूंकि उत्तर रेलवे शुरू हो जाता है और यह पश्चिम रेलवे की गाड़ी है तो उत्तर रेलवे के अधिकारी यह नहीं मानते कि इसका कोई महत्व है और इसे आगे नहीं जाने देते। मैंने यह एक छोटा सा उदाहरण इसलिए दिया कि अगर हमारे ही विभाग में ठीक संबंध न रहे, इस प्रकार का अगर विभागों का झगड़ा शुरू हो जाये तो ललितपुर जैसी दुघटनाएं बहुत होंगी। अब इस दुर्घटना का समर्थन मुझे लगता है कि किसी को नहीं करना चाहिए। जैसे क्विलोन की बात है। हम, यह मानते हैं कि जिसने जांच की वह रेल मंत्रालय का विभा नहीं था वह नागरिक विमनन, उड्डयन विभाग का था। लेकिन इसके साथ ही यह भी जानते हैं कि जो कमिश्नर्स आज तक जांच करते रहे हैं वे सब कभी न कभी रेल मंत्रालय से संबद्ध थे। आज तक कोई कमिश्नर स्वतंत्र रूप से नहीं लगा था। लेकिन मैं कमिश्नर के लिए भी नहीं कह रहा हूं। लेकिन अगर कोई यह कहे कि तूफान के कारण रेलवे उड़ गयी और मैं इसकी आपत्ति सरकार पर नहीं लाता... **(व्यवधान)**

श्री कमल मोरारका : सरकार भी तूफान के कारण उड़ जायगी।

श्री प्रमोद महाजन : इस पर विश्वास करना संभव नहीं है और इसका पता नहीं क्यों बचाव करते हैं। कल कोई यह कहे कि तूफान आने के कारण कृषि भवन उड़ गया, संसद भवन उड़ गया और सब ठीक वैसे ही रहें लेकिन केवल रेलवे भवन की कुछ फाइलें उड़ जायें तो इस पर विश्वास करना जितना मुश्किल हैं उतना ही इसमें भी है। इसलिए जांच विश्वसनीयता जब तक हम नहीं बढ़ायेंगे तो मुझे लगता है कि इसमें विचार करने की आवश्यकता है ।

उपसभाध्यक्ष जी, जो 543 रेल दुर्घटनायें गये वर्ष में हुई हैं, उनमें 457 रेल दुर्घटनाएं रेल पटरी से उतर गई है, इस कारण हुई हैं । इसका अर्थ यह है कि पटरी में खराबी है और रेल पटरी नूतनीकरण के संबंध में आवश्यक गति, निर्धारित जो गति थी, वह रेल मंत्रालय रख नहीं पाया है । खर्चा निर्धारित से अधिक हुआ है, लेकिन उसका नूतनीकरण नहीं हुआ है। इसमें हम ज्यादा से ज्यादा विदेशी आयात पर निर्भर रह रहे हैं और इस कारण ही यह दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ रही है ।

दुर्घटनाओं की दृष्टि से मुझे एक और छोटा सुझाव देना था । दुर्घटना तो जैसे मैंने कहा कि 62 हजार किलोमीटर पर कहीं न कहीं छोटी-बड़ी जब हो जाती है, रेलवे सेवा अस्त-व्यस्त हो जाती है उसके बाद उसका कोई मालिक नहीं रहता है ।

इसमें मैं मांग करता हूं कि रेलवे बोर्ड में कोई एक क्राइसिज मैनेजमेंट ग्रुप हो, जो चौबीस घंटे साल भर काम करत रहे और जो ऐसी दुर्घटनाओं के समय, यहां तक कि किसी विभाग के प्रमुख को भी आज्ञा देने की शक्ति उसमें हो, इस प्रकार से हम न करें, तो संभव नहीं होगा ।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं जाते-जाते केवल दो-तीन सेकंड्स में अपने प्रदेश संबंधी मांगे रखना चाहूंगा । एक तो बात यह है कि रेल मंत्रालय में विभाग कब से बने हैं, क्यों बने हैं उसके पीछे क्या शास्त्र है, यह मैं आज तक समझ नहीं पाया हूं। जैसे हमारे यहां शोलापुर पहले दक्षिण-मध्य रेलवे में था। लोगों ने झगड़ा किया तो वह मध्य रेलवे में आ गया । अब इस गाड़ी में कुछ गड़बड़ नहीं है ।

अब हमारे महाराष्ट्र में कोल्हापुर स्थान जो है महाराष्ट्र में, लेकिन उसका जोड़ दिया है दक्षिण-मध्य रेलवे से । अब कोल्हापुर से तो सिकंदराबाद जाने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है । अब पूरा मार्थवाड़ा क्षेत्र है और इसलिए मुझे लगता है कि कोल्हापुर को हमको दक्षिण-मध्य रेलवे से निकाल करके मध्य रेलवे के साथ जोड़ देना चाहिए और मैं तो यहां तक कहूंगा कि यदि हम मौलिक कुछ विचार करने की सोचे कि रेल के विभाग बने—तब हमारे प्रदेश की शायद रचना नहीं हुई थी—अब हमने भाषा के आधार पर प्रदेशों का निर्माण किया है, उसकी अपनी समस्यायें है और इसको देखते हुए जो भी रेल के अंदर वह विभाग होंगे, क्या इसमें अधिक विभाग बढ़ाकर भाषा की भी समस्या इस रेल की समस्या के साथ जोड़ सकते हैं ? इस पर विचार करें । यह पहली बात है जो मुझे अपने प्रदेश के बारे में कहनी थी ।

दूसरी बात जो मुझे कहनी है, वह यह है कि उपनगरीय रेलवे सेवा सब से पहले मुंबई में शुरु हुई। यह रेल सेवा वहां के नागरिकों के दैनिक जीवन की आत्मा है और यदि प्रतिदिन एक करोड़ यात्री हिंदुस्तान में यात्रा करते है, तो उनमें से अधिकांश लोग बम्बई की रेल में लटकते हैं, लेकिन दुर्भाग्य से मैं जानता हूं कि उप-नगरीय रेल सेवा घाटे की सेवा है, लेकिन फिर भी वह बेचारे भी एक परिस्थिति की विवशता के कारण हर रोज डेढ़-दो घंटे प्रवास करते हैं ।

इसलिए मेरी मांग होगी कि इनकी ओर विशेष ध्यान दें और मेरी समझ में या बम्बई वालों की समझ में आज तक यह बात कभी नहीं आई कि पश्चिम रेलवे तो तीन मिनट को गाड़ी चला सकता है,

लेकिन मध्य-रेलवे क्यों नहीं चल सकता है, जबकि पश्चिम रेलवे के पास दो मार्ग हैं, और इनके पास चार मार्ग हैं ?

मैं तो यह चाहूंगा कि आप इसकी जांच कर लें कि बम्बई की उप-नगरीय सेवा को अपने-आप में एक विभाग हो सकता है और अगर हो सकता है, तो क्या उसका अधिक लाभ हो सकता है—इसके बारे में भी विचार करना मैं आवश्यक समझूंगा ।

श्री कमल मोरारका : उसके बाद राजधानी बम्बई में लेट पहुंचेगी ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : राजधानी नहीं, मगर यह बराबर चलनी चाहिए ।

श्री प्रमोद महाजन : उसके बाद और बहुत सारी मांगे हैं जो मैं समयाभाव के कारण रख नहीं सकता और उसे रखने की उपयोगिता के बारे में भी मेरे मन में संदेह है कि इसकी उपयोगिता क्या होती है क्योंकि रेल मंत्रालय को जब भी हम पत्र लिखते हैं...

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : प्लीज कनक्लूड नाऊ, बहुत टाईम हो गया है ।

श्री प्रमोद महाजन : तो तुरन्त पत्र का उत्तर आता है। इस बात का समाधान है, लेकिन मेरा दो वर्षों का अनुभव यह है कि जो भी मांग हम करते हैं उत्तर में ना होता है और महीने-डेढ़ महीने के बाद वह मांग हां में बदल जाती है और वह चीजें शुरू हो जाती हैं ।

इस दृष्टि से मैं केवल एक छोटी सी मांग एक विशेष प्रदेश की जोड़ना चाहता कि बम्बई के पास थाने के पास और कल्याण के बीच में एक डोंबीविली गांव आता है। इसकी आबादी गत चार-पांच वर्षों में बढ़ते-बढ़ते हुए चार लाख हो चुकी है।

आपको आश्चर्य होगा 50 हजार यात्री रोज सुबह 7.00 से 9.00 बजे के बीच यहां से बम्बई आते हैं और शाम को लौटते हैं । लेकिन दुर्भाग्य से इन 50,000 यात्रियों के लिए कोई एक डोंबीविली से कुछ लोकल ट्रेन छोड़ी जाए । इस मांग को बार-बार रेल मंत्रालय ने अपनी प्रतिष्ठा का विषय बनाया है और वह मान नहीं रहा है । यह पचास हजार यात्री रेल में बैठते हैं डोंबीविली में, उलटी ओर कल्याण की ओर जाते हैं और फिर कल्याण से बैठकर डोंबीविली आते हैं और फिर बम्बई जाते हैं, सफर का तो समय बढ़ जाता है लेकिन कल्याण वालों का नुकसान होता है । इसलिए यह छोटी सी मांग पर मैं चाहता हूं क्योंकि रेल मंत्रालय के मंत्री के सिवा इसको कोई कर नहीं सकता है, तो इसकी ओर भी अगर रेल मंत्रालय ध्यान दे, इन छोटी-छोटी शिकायतों की ओर वह ध्यान दे तो मुझे लगता है कि इन अनुपूरक मांगों में उनका कोई अर्थ होगा, नहीं तो सारा खेल निरर्थक होगा ।

बहुत-बहुत धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Mr. Deshmukh, seven minutes.

SHRI SHANKARRAO NARAYANRAO DESHMUKH (Maharashtra) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to support the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1989 and the Railways Bill, 1989.

Sir, the Railway administration should be looked at from a different point of angle. Before the independence, the railway working was taken, handled and made with the motive of profiteering. But after independence, the Railways have assumed a different outlook altogether, and it has become a very important means of public service. Always the Railways are considering what the common man can bear either as the passenger fare or as the freight and not what the State can extract. That is the difference between the present Railways

Shri Shankarrao NarayanraoDeshmukh]

and the Railways before independence. The outlook of the Railways is towards the poor, towards the rural area and towards the urban area, and this can be proved by just general understanding.

You will be surprised, Sir, that there are about 1,100 trains running every day all over the country. It is not a joke to run the Railway administration. Like a *chakraviuh*, once you get into it, it is very difficult to get out unless you are well-versed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : In the suburban train it is so. Once you get into the train, you cannot get out.

SHRI SHANKARRAO NARAYANRAO DESHMUKH : That is what I say. It is very difficult. There are certain constraints on the Railways. Because of its nature, the Railways have become really a unifying force for integration of the whole country from Kanyakumari to the Himalayas and from Bengal to Dwarka. All this country is joined by the Railways, and, therefore, they are serving that great purpose of intergrity.

Not only that, Sir, but the socio-economic and cultural role played by the Railways is very important, is no way less than running the Government. As we all know, culture always moves with communications, The culture from the North can move through communication to the South. Therefore, the railway communication are playing a very important role.

I would also like to draw attention of this august House to the railway lines. A reference was made to them. No doubt, the railway lines are still, made of steel, over which the trains are running. These steel lines are not the only steel lines. They are the lines of civilisation and development. You should take the service of the Railways in that sense. Therefore I would request that the Railways should be taken in a different light.

Only the other day there was a question regarding the working of the Railways. You will be surprised to know that during October and December 1988 there were 18·38 lakh ticketless travellers and on an average six lakhs were apprehended. Is that a small job ? I had put my supplementary in a peculiar way. I asked what action has the hon. Railway Minister taken against these Ticket Collectors. The answer was something like that. But I expect that these people who took up such a job must be rewarded. Six thousand people being apprehended on an average every month is not a small job. I would also like to draw your attention to the amount realised by the Railways during October and December 1988. It is Rs. 508·28 akhs. Does it not show that the Railways are doing more than their capacity in spite of the fact that there are unions, strikes and so many other things ? The Administration of the Railways are working with the people having different types of temperament. There are so many constraints which the Railway authorities are facing.

Recently a question was raised by my friend regarding the Metro Railways at Calcutta I was in Calcutta some time back. I enquired about its expansion. I came to know that a litigation has been going on for removing the trespassing by the people. What can the Railways do when there are legal constraints ? You cannot accuse the Railways for this.

Now, I come to the question of accidents. Nobody can avoid accidents. What is in your life of which you are master ? Can you avoid an accident that may happen to you by merely saying that you will face it boldly ? Even we ourselves

cannot regulate our life, but the Railways are regulating the life of so many people by running the Railways according to time schedule.

You must also see how the accidents have come down. You will be surprised to know that last year the percentage of accidents had come down by 32 percent. Is that not an effort on the part of the Railways ? Who can deny it ?.. Nobody can say that the Railway administration is not working up to the mark. Eleven hundred trains covering 62,000 kilometres daily is not a small thing. This is the only department which is keeping the unity and integrity of the nation. As the time does not permit me to mention other things, now I must come to my own grievances. I know what type of difficulties are there with the Railways. Anybody can talk we want that line and we want this line and we want this thing to be done but it is not so easy. I know for certain that Nasik Road is to be made a terminal. How long the survey is going on ? To have one train on a platform consisting of 20 bogies, leaving it there, making the line free for another train to come, taking the train to another siding line, washing it, removing the dirt, cleaning the drainage, how many complications are there ? Nowadays, a goods train has got 120 wagons. If you want to stop a goods train or some train, it requires a long platform. It is not a joke. We might talk anything that we like but I will say it is very difficult. You know, Sir, that Nasik is next to Bombay in passenger traffic. It is not connected by air as it is required. But there is the heaviest passenger traffic from Nasik to Bombay and Bombay to Nasik. I would only request the hon. Minister for adding one bogey of first class to the Panchvati Express. That will ease the problem, otherwise every day we have to go by car or some other train.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Only one first class bogey and not second class.

श्री शं० ना० देशमुख: सैकंड क्लास तो है हां साहब, उधर तो हम घुस जाते हैं। लेकिन जब आप जैसे लोग आते हैं तो देखना पड़ता है कि वे अच्छी जगह बैठ जाएं ।

Now, I would like to draw your attention to other general things. Nowadays waiting rooms have become general recreation rooms. I have made this complaint in the Consultative Committee meeting also. These waiting rooms are being used by the loafers and bootleggers. They can use the toilet. They can have their bath but we genuine passengers get stranded. Do the Railway authorities want to be generous to the class "who makes the best misuse of the Railways" ? They have separate general waiting rooms. They are supported by the owners of tea stalls. They say that it is a general waiting room. The privileged class and the genuine passengers are very much stranded. That is my submission. I have been making this complaint quite often.

Then, I want to make another submission. There is one Sarvodaya Express. On the other day I was travelling from Ahmedabad to Delhi. Earlier this train used to reach Delhi by 9.30 A.M. but now it reaches at 4.30. I do not know why ?

THE VICE CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : It is now taken to Jammu.

SHRI SHANKARRAO NARAYANRAO DESHMUKH : That is all right.

Now the last but one, Sir. Every time we accuse every Department. There may be flaws. There may be mistakes which would require to be corrected. But my submission is : is there no responsibility upon us

[Shri Shankarrao Narayanrao Deshmukh]

to perform our duty ? The question is : What do we do ? If we really want the Railway Department, or any other Department to be fully useful to the nation, we must also accept our responsibility equally. Nowadays, a tendency has come up. They want everything readymade. They want readymade roads, readymade water tanks and readymade railways and what you should do ? You are there to destroy all these readymade things. This habit should be stopped. (*Interruptions*)....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Please conclude now. You have already taken 14 minutes. (*Interruptions*).

SHRI SHANKARRAO NARAYANRAO DESHMUKH : Let me say one thing. I will not read all the sections from the Bill. Clause 143 : Penalty for unauthorised carrying on business or procuring and supplying of railway tickets ; that was a must and this is being introduced. I thank the Railway Minister for doing so. Then another very important thing is while making claims for compensation. so many times, false claims and exaggerated claims are always written and therefore this clause 149 making a false claim for compensation is also there. That is another thing. My last point is regarding negligently manned crossings, unmanned level crossings. I submit very humbly, because I come from the rural area, there are so many unmanned level crossings and now in the present time, as the traffic has increased, the communication has increased, everything has increased, these unmanned level crossings should be manned properly with the gates and all that. With this I finish, Sir. (*Interruptions*). Have I finished in time ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : You have exceeded your time.

*SHRI N. RAJANGAM (Tamil Nadu) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to register my views on the Railways Bill, 1989 and The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1989. As I speak on Railways, I am reminded of the late Prime Minister of India, Shri Lal Bahadur Shastri. When he was the Railway Minister, a railway accident occurred in Tamilnadu. On hearing the news of the accident, Shri Lal Bahadur Shastri resigned as Railway Minister, owning moral responsibility. But today, Railway accident has become the order of the day. Recently, there were two Railway accidents in Andhra Pradesh, a grave accident in Kerala and yet another involving the Karnataka Express, to cite only a few. These accidents only highlight the poor maintenance of the trains and the tracks in South India and reflect the callousness and the prejudice of the centre against the South. Our great leader, the late Dr. Anna once said, "North flourishes but South perishes". When we look at the style of functioning of the Railways, we have to believe that what he said long time ago holds good even to this day. For example, in Bihar, in Uttar Pradesh, in most parts of the Northern region new railway lines have been laid even in the remote and far-flung areas. But in the Southern part of India even conversion of metregauge into broad-gauge has not been done.

Sir, the increase in the train accidents in the recent past is a matter that warrants serious deliberations and expeditious remedial measures. We can not, in a fit of complacency, shut our eyes to the fact that the number of train accidents after independence is far more than that during the British rule. Does it show the progress that we quite often claim to have made ? What adds to my anguish and fury is the level-headed attitude of the govern-

*English translation of the original speech delivered in Tamil.

ment, the routine list of reasons they come out with. Whenever there is an accident, the Railway Ministry is quick on an operation cover-up. With deep anguish I say, this is time you turned realistic and sincere in your approach. I am at loss to understand as to what prevents you from probing the accidents root and branch so that we can be on our guard in the future. Invaluable human lives can be saved by being little conscientious. But the fact remains, we refuse to admit that we erred. When we refuse to admit our error we learn nothing from our experience. We stand where we were. And mind you, this is too great a harm that you are doing to the society by being negligent.

In most accidents, derailment is said to be the cause. And unfortunately, the very word 'derailment' seems to suffice the strange mind of the Railway Ministry and there ends the whole issue. The causes of derailment are wide ranging. It could be because of old and worn-out track, excess-speed, sabotage or human error. So, I take this apportunity to urge upon the Railway Minister to have thorough investigation of each accident to get at the bottom of the truth so that we emerge wiser and circumspect. Or else, I am afraid, Indian Railways, the second largest in the world, would only evoke terror in the minds of people.

Mr. Vice-Chairman, Sir, I want to make a few points with regard to Tamilnadu. The distance between Madras and Madurai on the ghat line is about 500 Kms. There are express trains running between these two places. The running time is about 7 hours. But on the main line the distance between Madras and Chidambaram is only 250 Kms. Yet the fastest train takes about 7 hours to cover this distance. I am happy that we have some super-fast trains on ghat line at least. But what I wish to bring to the notice of the Minister is that the main line is a very vital rail-link that connects places of historical importance like Cuddalore, Chidambaram, Kumbakonam, Tanjore and Trichy to Madras. It is the heart-line of the railway network in Tamilnadu. Chidambaram is the sacred seat of Lord Nataraja besides being the seat of the renowned Annamalai University. So, I request the hon'ble Minister to introduce super-fast trains on this line. Sir, Rameshwaram is a famous pilgrim centre in the South as Kashi is in the North. But the pilgrims complain that they are often stranded at stations for the rush is heavy and the trains insufficient.

So also, for the last two decades people have been demanding the conversion of metre-gauge into broad-gauge between Madurai and Cochin. The produces of Kerala like pepper, cardamom, tea and coffee have to be transported to Tamilnadu and other parts of India. So, from Cochin these produces have to first come to Madurai. Even a lay man would understand the necessity of a broad-gauge line between Madurai and Cochin. But the Railways do not understand or refuse to inderstand this. What happen now is that the transportation goes on mostly by lorries and trucks whose owners exploit the farmers. Not only this, because of the heavy rush of traffic, many road accidents occur every day along this route. I appeal to the Hon. Minister to take up the work on this line on overriding priority. Hon'ble Member, Shri Narayanasamy made a reference to the long pending Pondicherry-Cuddalore line. The distance between these two places is only 22 Kms. I appealed to the government on the floor of this very House twice, in 1984 and 1985, for laying new railway track between Pondicherry and Cuddalore. Then the government said that it was expecting a report on this from the Tamilnadu government and that they would take appropriate action after receiving the report. I do not know what happened later. I hope the Railway Ministry will pursue this matter without further delay. I also request

[Shri N. Rajangam]

for the release of adequate funds for the Karur-Dindugal line. This line should be further linked to Madurai so that the entire district is benefited. Above all, there is a lot of simmering among the people of Tamilnadu that the main line and the ghat line have not been converted into broad-gauge. It is a genuine grudge that merits serious attention. Madurai is known as 'temple city' from where most kings ruled. It is a wonder that even such important place has not been linked by broad-gauge.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Please conclude. You have already taken 8 minutes.

SHRI N. RAJANGAM : I am just concluding.

Once again I urge upon the Hon'ble Minister to take steps to link Pondicherry and Cuddalore by broad-gauge without further delay. I repeat it because there are series of road accidents occurring every day due to jamming of traffic. I am sure the hon'ble Minister will look into the issues I have raised and do the needful.

Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : I think the Government should look into his demand because our policy is to link State capitals and Pondicherry in a Union Territory. Please look into it.

श्रीमती सत्या बहिन (उत्तर प्रदेश) : मैं अपनी बात बहुत संक्षेप से कहूंगी। भारत के जन-जीवन में रेलवे का बहुत बड़ा महत्व है। देश की अर्थ व्यवस्था में, देश के विकास में और सामान्य जनता के जीवन में इसका बहुत महत्व है।

[**उपसभाध्यक्ष (श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी**) पीठासीन हुए।]

भारतीय रेलें पूरे देश में पूर्व से लेकर पश्चिम तक और उत्तर से लेकर दक्षिण तक भाषा और संस्कृति विभिन्न प्रदेशों में रहने वाले लोगों को एक सूत्र में बांधती है, देश की एकता बनाए रखती है। मैं समझती हूं रेलवे का इसमें बड़ा योगदान है। माननीय रेल मंत्री जी कोई न कोई, कहीं न कहीं नयी रेल रोज ही चलाते रहते हैं। अभी हमारे रेल मंत्री जी ने प्रथम शताब्दी एक्सप्रेस चलाई थी, यह बहुत बड़ी उपलब्धि थी। पहले यह ट्रेन दिल्ली से लेकर आगरा तक थी लेकिन अब उसे बढ़ा कर दिल्ली से भोपाल तक कर दिया है। इसी तरह से एक और दूसरी शताब्दी एक्सप्रेस है जो दिल्ली से लेकर कानपुर तक चलाई गई है। इसके लिए हार्दिक धन्यवाद देती हूं साथ ही मंत्री जी से यह आशा भी करती हूं कि इस रेल का, शताब्दी एक्सप्रेस का कानपुर से बढ़ा कर उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ तक विस्तार कर देंगे। इसके साथ ही एक बात और कहना चाहूंगी कि ताज एक्सप्रेस के बारे में और शताब्दी एक्सप्रेस जब से चली है इसकी स्थिति कुछ कमजोर हो गई है। इसमें से ए०सी० के डिब्बे निकाल दिये गए हैं। आगरा ऐसा पर्यटक स्थल है जहां पर सैकड़ों नहीं हजारों की तादाद में रोज देशी विदेशी पर्यटक आते-जाते रहते हैं। इस ट्रेन ताज एक्सप्रेस का महत्व भी किसी भी तरह से कम नहीं है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि यात्रियों की दृष्टि से ताज एक्सप्रेस में ए०सी० कोच लगाये जाने चाहिए और अपने क्षेत्र के विकास के लिए मेरा आग्रह है कि एटा, अलीगढ़, मैनपुरी होकर कानपुर के लिए जी०टी० के समानान्तर एक रेलवे लाइन बिछा कर वहां के विकास में योगदान करे। अगर उत्तर रेलवे के नक्शे को मंत्री महोदय देखें स्पष्ट ज्ञान हो जाएगा कि इस क्षेत्र का बहुत बड़ा भाग रेलवे सेवाओं से वंचित रह जाता है। मैं एक छोटी सी बात और कहना चाहूंगी कि प्रथम श्रेणी के साधारण डिब्बों में भी बिस्तर उपलब्ध कराये जाएं और जैसे कि ए०सी० के डिब्बों में कराये जाते हैं। रेलवे यात्रियों की सुरक्षा तो बहुत महत्वपूर्ण

है ही । इसके बारे में हमारे से पूर्व के बहुत से वक्ताओं ने जिक्र किया है।

मेरे अपने जिले एटा की एक छोटी सी समस्या है उसकी ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहती हूं। वहां पर कहने के लिए रेलवे लाइन हैं लेकिन एक गाड़ी सुबह शाम को सिर्फ 50 किलोमीटर दूरी का आना जाना तय करती है जो एटा, टुंडला तक जाती है। लेकिन उस रेल के चलने से बहुत ज्यादा लाभ नहीं है लेकिन मान्यवर बंद पड़े एक रेल फाटक के के कारण उससे अवरोधक भी होता है। एटा में जो कुछ भाग इंडस्ट्रियल एरिया का है उसके विकास के लिए हमने और लोक सभा के माननीय सदस्य ने आप को पत्र भी लिखा है। उसमें लिखा है कि इस रेल फाटक को खोल दिया जाए ताकि उस क्षेत्र का विकास हो। दूसरी बात मैं आखिर में रेलवे कर्मचारियों के बारे में जरूर कहना चाहूंगी। रेलवे में छोटे स्तर के कर्मचारी हों या बड़े स्तर के कर्मचारी हों, रेलों के संचालन और रेलवे की कार्यकुशलता में उनकी योग्यता और उनकी कार्यकुशलता का बहुत बड़ा योगदान होता है। इसलिए मैं उनकी तरफ रेलवे मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहूंगी। अभी ज्यादा समय की बात नहीं है। तीन-चार दिन पहले कानपुर में पवन एक्सप्रेस को उड़ाने की कोशिश एक बम रखकर की गई थी जिसमें एक रेलवे का कर्मचारी मारा गया। उसने एक बहुत बड़ी दुर्घटना होने से बचाई। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगी कि ऐसे कर्मचारियों को जो कर्त्तव्य पालन में अपने जीवन की आहुति दे देते हैं उनको पुरस्कृत किया जाना चाहिए ताकि उनकी कार्यकुशलता से दूसरों को प्रेरणा मिल सके। ऐसे लोगों को मरणोपरान्त कोई न कोई राष्ट्रीय पुरस्कार दिया जाना चाहिए। उनके परिवारों को पूरी सुविधा व सुरक्षा दी जानी चाहिए। इसके साथ ही इसी संदर्भ में यह भी याद दिलाना चाहूंगी कि जब भोपाल में गैस त्रासदी हुई थी तो वहां के एक रेलवे स्टेशन इंचार्ज ने बहुत बड़ी दुर्घटना होने से बचाई थी। दूर-दूर के और आस-पास के रेलवे स्टेशनों को उसने टेलीफोन करके रेलों के भोपाल होकर आने जाने को रोकने की कोशिश की जिसमें वह खुद शहीद हो गया। उसके इस कार्य से अन्य लोगों को प्रेरणा मिले, उसकी कार्यकुशलता और शहादत से लोग प्रेरणा लें, दूसरे लोग अपने कर्त्तव्य का पालन करने के लिए प्रेरित हों, इसके लिए उस रेल कर्मचारी की स्मृति में वहां एक शिला लगाई जाय ताकि आने वाले लोग और आने वाली पीढ़ी उसको देख सके ... (**व्यवधान**)। शिला स्मारक के रूप में हो, लेकिन शिला जरूर लगाई जाय। यह बात कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI B. SATYANARAYANA REDDY): Now, Mrs. Bijoya Chakravarty. You have got only six minutes.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (Assam) : Sir, I shall be as fast as the Shatabdi Express !

Sir, I would like to draw the attention of the House, while participating in the discussion on the Railway Appropriation Bill, to certain questions which I whould like to put to the honourable Ministe as if in a quiz programme and I think the House would be interested to know the replies :

Sir, the first question is this : What is the total railway network in the country ? The answer is : 61,976 kms.

The next question : What is the total railway network in Assam ? The answer is : 2,330 kms. !

The third question : What is the total percentage of BG line in this country ? The asnwer is : 54.5 per cent. The next question : what is the percentage in Assam ? The answer is : 2.06 !

[Shrimati Vijaya Chakravarty]

I now come to the next question: What is the name of the region where the train does not go fast ? The answer is : Assam.

The next question : What is the name of the State where the fastest train takes more than fifty hours to complete 1,800 kms. ? The answer is : Assam.

Another question : What is the name of the State where there is no train for commuters numbering about 25,000 for covering a distance of 35 kms. Again, the answer is : Assam.

I come to the last question: What is the name of the State where the children of the soil are deprived of the railway services by the Department ? Again, the answer is : Assam.

Sir, I do not know why such sort of questions are to be put to the Minister. But this is the truth. during the period 1987-88, it was decided that BG lines involving a total length of 2,000 kms. or so were to be completed by 1988-89. But for Assam there has been no provision or proposal at all even for a distance of 1 km.! This is very unfortunate and this is known to the whole of the country. One honourable Member pointed out how Assam is being neglected or discriminated against by the Railways. Except Guwahati, no other State capital in the North-Eastern Region has been connected by railway line and this astounding discriminatory process speaks for itself and this shows how the accumulated neglect over the years retards the very growth of the region. Or, is it so certain that symbiotic forces have joined hands together to make matters worse for the State of Assam ? I would urge upon the Railway Minister to extend the BG line up to Tinsukia and Murkokchalang in the Brahmaputra valley, to Silchar in the Barak valley, thus covering the entire Assam. I think there has been a mounting neglect all these forty years. The Minister should do something about it.

As train service is not up to date movement of all the essential goods is made through trucks. Sir, I cannot say for certain. Probably the truck lobby in U. P. and Haryana is so strong. I do not know whether there is a strong lobby in the Railway Ministry that influences the decisions of the Ministry. That is why the goods are not carried to Assam, to any region, by goods trains but by trucks. So all our pleadings, all our pleadings in the House, all the pleadings by the Minister in Assam, are of no avail, because the truck lobby is so strong I do not know, that the Minister also cannot help.

Moreover, the progress of the railway system is so slow that it cannot be compared to the movement of a snail. Probably the snail also goes a little faster. (*Time Bell Rings*)

It is not four minutes, Sir.

So I request the hon. Minister for development of the railway lines in the entire region. Secondly I request the hon. Minister not to send old and haggard railway bogies to Assam. I also request the hon. Minister not to fill the posts from outside Assam. It is very tragic for Assamese boys. A vacancy is created in Assam but it is filled up by transfer from the other States. They fill up vacancies by persons from other States and give them some appointments on casual basis in the fourth category. In this way also they deprive them.

I urge upon the Minister not to do this trick and treat them properly.

So far as flyovers are concerned there have been so many tragic accidents in Assam and I request the Minister to make provision for

flyovers especially in two places in Nowgong district and one in Baihata in Kamrup district, one in Lakhimpur and one in Kokhrajhar and Bongagaon.

The people of Assam have always urged upon the Minister for a Railway Division in Rangia. I do not know for what reason they are deprived of this. One of the hon. Members, Mr. Pramod Mahajan, says that whatever he requests he gets it within one and half months. Mr. Mahajan gets in within one and a half months. But in Assam the people never get it, even in 40 years. I do not know the reason behind it. Perhaps the Minister may explain it. It is because they are caring more for Hindi heartland and they never care for any other region. But this thing can never go for long.

Sir, so far as the railway accidents are concerned, the less said the better. The recent tragic train accident in the country is very unfortunate. I do hope, Sir, I do not demand the resignation of the Minister, but I do feel that our dynamic Railway Minister who is very fast in introducing fastest trains in certain parts of the country also will be very fast to be vigilant to avert further train disasters. Moreover, I also request you to be mindful about the food and I also request you to cover the entire State with trains like the Shatabdi Express.

Thank you.

श्री शान्ति त्यागी (उत्तर प्रदेश) : मान्यवर वाइस-चेयरमैन साहब, मैं रेलवे अप्रोप्रियेशन बिल की हिमायत में बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं । मैं शुरू में ही माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं जो कि माननीय सिंधिया जी और आपकी अध्यक्षता में भारतीय रेलों ने इतनी तरक्की की है । श्रीमन्, हमारी जनता का जब आप जायजा लेंगे तो रेलों का तरक्की के बारे में आम राय बहुत अच्छी है और वे आपकी भूरि-भूरि प्रशंसा कर रहे हैं । यह बात जरूर है कि माननीय सदन में दो-चार हमारे माननीय सदस्य जरूर होंगे जिनको यह तरक्की नहीं दिखाई देती होगी, जो कि दुर्भाग्य की बात है ।

श्री राम अवधेश सिंह (बिहार) : आपको दिखाई पड़ती है ?

उपसभाध्यक्ष (श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी) : राम अवधेश जी, आप कुछ मत कहिये । आपको भी मौका मिलेगा बोलने का ।

श्री शान्ति त्यागी : देश में इतना अनाज पैदा हुआ, रबी की फसल बहुत अच्छी हुई लेकिन दुर्भाग्य की बात यह है कि अब भी कई लोग यह कह रहे हैं कि देश में कंगाली है लोग भूखे मर रहे हैं । देश में कपड़े की भरमार है लेकिन यह कह रहे हैं कि लोग नंगे हैं । रिहायशी कोलोनीज बन रही हैं लेकिन यह कह रहे हैं कि लोग बेघर-बार हैं । **(व्यवधान)** मंत्री जी, जन भावना आपके पक्ष में है और आप अपने रेलों के कार्य को आगे बढ़ायें । मैं सिर्फ आपके समक्ष दो तीन बातें कहूंगा मुझे यह ठीक से मालूम नहीं है कि फ्रीडम फाइटर्स को जो आपने पास दे रखा है वह बराबर चालू हैं या नहीं अगर नहीं हैं तो फ्रीडम फाइटर्स के जीवन-पर्यन्त रेलवे का फर्स्ट क्लास का पास आप चालू रखें । उनको पूरे जीवन के लिए यह पास जारी रखा जाए । ट्रेनों में खाने के इन्तजाम का जिक्र किया गया है और यह कहा गया है कि यह बहुत शोचनीय है, बड़ी खराब है । भगवान न करे खाने के इन्तजाम की आलोचना में कभी यह भी कहा जाए कि इसके खाने के कारण कुछ लोग बीमार पड़ गये, शायद कभी यह शिकायत आ जाए इसलिए मेरा कहना यह है कि ट्रेनों में खाने के लिए जो लोग खाद्य सामग्री बेचते हैं उन पर आपको पूरी निगरानी रखनी चाहिये । अगर कोई किचन का इन्तजाम आप कर सकते हैं तो यह काम आप अपने हाथ में लीजिए मैंने फ्रीडम फाइटर्ज की बात की । आप भी फ्रीडम फाइटर हैं और मैं भी हूं । मैं यह कहना चाहता हूं कि उनके पास जो टेम्पोरेरी पास हैं उनको रेगलर किया जाए । परमानेंट किया जाए । पहली मई को मेरठ-दिल्ली शटल चालू की गई है । यह बहुत अच्छी बात है । इसके लिए आपको मुबारकबाद है । वहां के लोग आपसे बहुत खुश हैं । आपको वोट देंगे और आपकी तारीफ भी कर रहे हैं मगर आपने मेरठ में ऐसा कर लिया है कि एक हाथ से देना और दूसरे हाथ से

[श्री शान्ति त्यागी]

लेना । मंत्री जी, आपने मेरठ दिल्ली शटल चालू की है । आपने हिमाचल एक्सप्रेस का रूट बदल दिया है । लोगों की बहुत दिनों के मांग थी कि जब यह शटल छोड़ी जा रही थी तो लोगों ने इसके लिए आपको धन्यवाद दिया और यह भी मांग की कि हिमाचल एक्सप्रेस का रूट न बदला जाये । इसके साथ साथ दिल्ली से मेरठ तत्काल ऐसी शटल सर्विस चालू करनी चाहिये जो सुबह वहां साढ़े आठ बजे पहुचे । मैंने आपसे इसके पेश्तर भी कहा, रेल बजट पर चर्चा के मौके पर भी मांग की और खत भी लिखा कि मुरादनगर और मेरठ के बीच आप डबल ट्रेक बनाने की कोशिश करें । इस साल इस काम को पूरा करें । योजना आयोग को रेलवे को अधिक पैसे का प्रावधान करना चाहियें इसके लिए हम सब मिल कर हिमायत करेंगे । हमारा पश्चिम का जो इलाका है, मेरठ, गाजियाबाद और नोएडा का वह सब राजधानी क्षेत्र में आ गया है और राजधानी के विकास के लिए जरूरी है कि रेल यातायात की सुविधा पूरे पश्चिम उत्तर प्रदेश में बढ़िया की जाए । आपके पास पिछले बजट में नयी रेल लाइनें बिछाने के लिए पैसा नहीं था लेकिन कम से कम आप राजधानी क्षेत्र के लिए कुछ पैसे रखिए । नयी रेल लाइनें बिछाने के लिए रेलवे बजट में कुछ पैसा रखिए । नयी रेल लाइन बिछा ने के लिए रेलवे बजट में कुछ आधारभूत परिवर्तन किए जायें । अन्त में मैं आपसे कहूंगा कि बहुत सी बातें कही गई हैं । आप भी ए०सी० में पैदा नहीं हुए और मैं भी ए०सी० में पैदा नहीं हुआ । ए०सी० कोच लगाने की बात, राजधानी एक्सप्रेस चलाने की बातें भी होती रहेंगी देश में लेकिन इस देश में जो सेकेंड क्लास पैसेंजर्स हैं उनको जितनी बढ़िया और अच्छी सुविधाएं हम दे सकते हैं वह दें आप गरीबों के रहनुमा हैं, गरीबों के मंत्री हैं, राजीव सरकार गरीबों की है, मेहनतकशों की है जो पिछड़े लोग हैं उनकी हमदर्द है उनकी हिमायत करती है । इन शब्दों के साथ आपका धन्यवाद ।

6. P. M.

श्री सोहन लाल धूसिया (उत्तर प्रदेश) : मैं आपका शुक्रगुजार हूं कि आपने मुझे वक्त दिया ।

उपसभाध्यक्ष (श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी) : आपने 5 मिनट के अन्दर समाप्त किया अब उनको भी पांच मिनट के अन्दर करना होगा ।

श्री सोहन लाल धूसिया : रेलवे विनियोग विधेयक को मैं अपना पूर्णतया समर्थन दूंगा इसके लिए जितना भी कहा जाये सब ठीक है । जो बातें कही गयी हैं हम उनकी तरफ नहीं जायेंगे । लेकिन हां, हम इस डिपार्टमेंट से या मंत्री जी से चाहेंगे कि वे कुछ बातों पर जरूर ध्यान दें । स्वतन्त्रता संग्राम सेनानियों के लिए सबसे पहले कहूंगा कि जिनकी दबौलत देश आजाद हुआ था अब उनकी उम्र कम से कम 65–70 साल की हो गई होगी, उनको जीवन पर्यन्त आप पास दे दें । यह बहुत अच्छा होगा, देश के लिए भी अच्छा होगा और आपके लिए भी अच्छा होगा । रेलवे की जोनल मीटिंग में हमने एक दो बातें कही थीं कि गोरखपुर गोण्डा लूप लाइन जो है उसकी हालत बहुत खराब है । उस समय हमने कहा था कि अगर उसको बडी लाइन में कनवर्ट नहीं कर सकें तो छोटी लाइन को इस तरह से कर दें कि वह अप टु डेट हो जाये ताकि उस पर गाड़ियां तेज रफ्तार से चल सकें। हम आज तक देखते हैं कि उस पर ध्यान नहीं दिया गया है । लेकिन अब नेपाल ने जो रुख बदल है तो रेलवे विभाग अपनी गलती को महसूस करेगा । नेपाल के रुख बदलने से अब मैं समझता हूं कि रेलवे विभाग को जल्दी से जल्दी इस लाइन को तैयार कर देना चाहिये, स्ट्रेटेजिक पाइंट आफ व्यू से भी ताकि उस लाइन पर अगर हम कुछ सामान भेजना चाहें तो भेज सकें । हमको दिक्कत न हो । ऐसा न हो कि हम उस लाइन पर तेज रफ्तार से गाड़ियां न चला सकें । एक मरतबा हमें चीन ने झकझोर कर जगाया है था, दूसरी मरतबा अब नेपाल दूसरी लाईन पर जा रहा है इसके बाद भी अगर आप न चेते और देश का नुकसान हो जाये तो सारी जिम्मेदारी रेलवे

विभाग की होगी । ऐसा न हो कि जब आग लग जाये तब कुआं खोदना शुरू करें। अभी भी समय है । गोण्डा से गोरखपुर की लूप लाइन बिल्कुल नेपाल के बार्डर से जाती है । सब काम छोड़कर पहले आपको उस पर अटेंशन देना चाहिए ।

आप लोग, रेलवे विभाग के लोग और मंत्री जी अपनी बड़ी शाबाशी समझते हैं कि हम तेज रफ्तार की गाड़ियां चला रहे हैं । मंत्री जी हम भी चाहेंगे कि तेज रफ्तार की गाड़ियां चलें लेकिन एट दि कास्ट आफ लाइफ नहीं । आप देख लीजिए कि रेल की पटरियां कैसी हैं । किसी भी इंजीनियर से आप पूछ लीजिए तो कहता है कि हमारी रेल की पटरियां ऐसी नहीं हैं कि हम उन पर रफ्तार बढ़ा सकें । अगर आप अपनी रफ्तार बढ़ाइयेगा और रेलवे की हमारी पटरियां वही रहेंगी जो सिवाय एक्सीडेंट्स के क्या होगा । हम लोग सब कुछ मुहैया करते हैं । सब कुछ आराम देने की कोशिश करते हैं लेकिन आदमी की जान के लिए आप सब कुछ दे दें लेकिन जान ही न रहे तो वह चीज लेकर कोई क्या करेगा । आप शताब्दी एक्सप्रेस चला रहे हैं, मैं नहीं जानता कि आपने पटरियों को बदला है या पुरानी पटरियों पर चल रहे हैं । इसको आप देख लीजिए । अगर एक भी एक्सीडेंट हुआ तो पूरी जिम्मेदारी रेलवे डिपार्टमेंट की होगी । एक भी आफिसर बच नहीं सकता है । उसमें न मालूम कितने मुकदमे चल सकते हैं । तो हम यह चाहेंगे कि आप रफ्तार बढ़ाइयें हम कुछ नहीं कहेंगे लेकिन आप अपनी हैसियत से ज्यादा आगे मत जाइये । आप यह मत दिखाइए, दुनियां वालों को धोखा मत दीजिए कि हम तो आसमान पर जा सकते हैं ट्रेन से, ऐसा मत कहिए । देर आयद दुरुस्त आयद् । जितना आप चल सकते हैं उतना ही चलिए । कुछ आप लोग अपने में सुधार कीजिए कि जहां से ट्रेन स्टार्ट होती है वहां से देर न हो और अगर देर होती है और 15 मिनट भी देर करके ट्रेन छूटती है तो जो जिम्मेदार हैं उन पर आप एक्शन लीजिए । मैं लखनऊ से जब भी चढ़ता हूं तो देखता हूं कि जो 29 अप वहां से स्टार्ट होती है . . . । लेकिन मैं अभी परसों आया हूं, तो वहां यह गाड़ी 20–25 मिनट लेट चली है . . . (**व्यवधान**)

अब रेलवे में एक दूसरी टेंडेंसी और होने लगी है । अभी तक यह मेरे साथ तो नहीं हुआ है, परन्तु परसों जब मैं वहां से चल हूं तो मेरा दो बर्थ का रेजर्वेशन था ए0सी0 में, पर मालूम नहीं किस अफसर ने काट करके उसको एक कर कर दिया । मैं बहुत थका हुआ आया था बिहार का दौरा करके जब मैं वहां देखा कि एक ही बर्थ है तो मेरे जो साथी थे उन्होंने कहा कि भई बड़ मुश्किल होगा । हमने कहा कि नहीं, तुम घबराओ मत, हम तुमको ले चलेंगे, चाहे हमें जमीन में सोकर जाना पड़े लेकिन हम तुमको ले चलेंगे । वह भी बहुत थका हुआ था । जब वहां हम आये तो हमने वहां कंडक्टर को डिब्बे में ढूंढना शुरू किया । हम साढ़े नौ बजे पहुंच गये थे जबकि ट्रेन दस बजे छूटती है । पर कंडक्टर हमको दिखाई नहीं दिया । जब ट्रेन छूट गई, तो दस बज कर बीस मिनट पर हमको उनकी शक्ल नजर आई । तो हम उनके पास गये और उनसे कहा कि भाई जरा हमें बता दो कि हमारी कितनी बर्थ है ? तो उन्होंने कहा कि एक है । . . . (**व्यवधान**)

हमने कहा कि हम ट्रेन चलने नहीं देंगे, या तो हमें तुम उतार दो और फिर हमने देखा कि उसके पीछे चार-पांच आदमी घूम रहे हैं । तब तक हमने देखा एक बर्थ खाली है । मैंने अपने आदमी से कहा कि चलो इस पर बैठ जाएं । देखेंगे या तो वह हमको उतार दें और नहीं तो हम उसको उतार देंगे ।

तब हमने उससे कह दिया कि हम चल रहे हैं तुम हमें टच मत करना । ऐसा करके हम दिल्ली कल आये हैं । अभी हम नहीं जानते थे, एम० पीज० के साथ भी ऐसी गुस्ताखी होने लगी है

[श्री सोहन लाल धूसिया]

जबकि मैंने स्वयं दो वर्थ रिजर्व किये थे और उन्होंने मुझे बर्थ दिये थे । उन्होंने अगर मुझे पहले से बता दिया होता, तो मैं नहीं जाता । लेकिन इस तरह की ज्यादती आपके अफसर कर रहे हैं। उन पर एक्शन होना चाहिये ।

अब हम बस्ती के बारे में कुछ कहना चाहते हैं कि वहां प्लेटफार्म नं0 1 पर ठंडे पानी की व्यवस्था है, पर... **(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (श्री सत्यनारायण रेड्डी): अब कृपया समाप्त कीजिए ।

श्री सोहन लाल धूसिया: पर वहां पर प्लेटफार्म नं0 2 और 3 पर ठंडे पानी की व्यवस्था नहीं है । कम से कम ठंडे पानी का वहां पर इंतजाम करवा दीजिए । **(व्यवधान)**

इसी तरह वहां पर रेलवे स्कूल भी नहीं है । अब गोविन्द नगर और गौर के बीच में जो कुआनो नदी पर रेल का पुल था, उसको छोड़ दिया गया है । हम चाहेंगे कि रेलवे भी पब्लिक के लिए है, तो उस पर पटड़ा बिछा दें ताकि पब्लिक उससे आ-जा सके ।

मान्यवर, रेलवे बिजनेस कनसर्न है । एक बात हम कहना चाहेंगे--आप लोग भी इसको देख लें और सुन लीजिए--रेलवे बिजनेस कनसर्न है और बिजनेस करने वाले हमेशा पील इट हुआ करते हैं, लेकिन यह तो इतनी बदतमीजी दिखाते हैं कि भले आदमी उनसे बात करना भी मुनासिब नहीं समझता । उनके मुंह कौन भले आदमी लगे, इस तरह से लोग कह कर हट जाते हैं ।

अब मैं यहां पर थोड़ा सा शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के बारे में भी कहना चाहूंगा । **(व्यवधान)** इनकी तादाद पूरी है कि नहीं, मैं नहीं जानता क्योंकि 1986-87 में मैं इलाहाबाद रेलवे सर्विस कमीशन द्वारा लड़कों का सिलेक्शन हो चुका है, लेकिन डिपार्टमेंट वाले आड़े पड़े हुए हैं उन लड़कों का एप्वाइंटमेंट नहीं होने दे रहे हैं । थर्ड क्लास की जगह है, जब हम नहीं कह सकते कि वहां पर उस पोस्ट के लिए जो रेक्रूटमेंट हुआ है, वहां के लोग रिटायर्ड हुए हैं या नहीं हुए हैं। हमको यह सलाह दी गई है कि जो लोग रिटायर हो जाते हैं, उनको एड-हॉक रख कर कंटिन्यू करवाते हैं और फ्रेश एप्वाइंटमेंट होने नहीं दे रहे हैं।

यह सब रेल मंत्री जी आप देख लीजिएगा और इसके साथ-साथ थोड़ी सी बात कुल्लड़ वाली हम कह देंगे । यह गांधी जी के प्रिंसिपल की बात थी कि लाखों आदमियों का रोजगार तो आपने छुडवा दिया है, इसलिए स्टेशनों पर कुल्लड़ में चाय पिलवायें ।

इस तरह से लाखों मजदूरों को काम मिलेगा । यह जो नेहरू रोजगार योजना चल रही है रोजगार देने के लिए आप इसको उसमें कर लीजिए । प्लास्टिक वाला तो ठीक है, आप फैक्ट्री बंद मत कीजिए फैक्ट्री वालों को फायदा जरूर पहुंचवाइये आप, लेकिन हम चाहेंगे कि कुल्लड़ वाला जो हमारा जो कुम्हार था जो स्टेशनों पर कुल्लड़ बेचता था, जिनमें चाय मिलती थी, वह चाय सौंधी होती थी, उसको तो आपने बंद करवा दिया, लेकिन आपने प्लास्टिक के ग्लास में बेचिये जिससे कि लाखों को रोजगार मिले अगर रेलवे यह नहीं करता है तो हम लोग यह समझेंगे कि गरीब जनता के साथ रेलवे डिपार्टमेंट ज्यादती कर रहा है । इसलिए आप इन सब चीजों को देख लें । धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष (श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी) : श्री राम अवधेश सिंह, आपके पांच मिनट हैं, पांच मिनट से एक सकण्ड भी ज्यादा नहीं दिया जाएगा । आपको पांच मिनट के अन्दर समाप्त करना

होगा। . . . (**व्यवधान**) आप आवाज मत कीजिए, आप फिर भी आवाज करेंगे तो दस मिनट दे देंगे । इसलिए आवाज मत कीजिए।

श्री राम अवधेश सिंह : माननीय उप सभाध्यक्ष महोदय, आपकी बड़ी कृपा हुई कि आपने आदेश दिया रेल विभाग के बारे में हम लोग चाहे जितनी बात करें और मंत्री जी नोट करें नोट बुक में या विभाग में, उसका कोई फर्क नहीं पड़ेगा और न उस पर कोई असर होता है । रेल अपनी चाल से चलती है और अपनी चाल से रुकती है । उसमें कोई फर्क पड़ने वाला नहीं है, क्योंकि इस विभाग का जो रेलवे बोर्ड है अपने ढंग का निराला संगठन है । उस संगठन में आप चाहे जितनी चीज डालिए, सुझाव डालिए, कोई असर नहीं है और ब्यूरोक्रेट्सका जो नंगा रूप हो सकता है वह रेलवे बोर्ड है । वहां हमारी कोई बात पहुंचती नहीं है, मंत्री लोग कुछ चाहते भी होंगे कुछ करना तो वह कर नहीं सकते । मान्यवर, मैं यह कहना चाहता हूं कि एक छोटी रेलवे भी किसी प्राइवेट को दे दीजिए जिसमें एक हजार करोड़ रुपया लगा हो तो वह जरूर एक साल में एक सौ करोड़ रुपया मुनाफा दिखा देगा । दस परसेंट से कम मुनाफा नहीं दिखायेगा अपनी पूंजी का, लेकिन हम समझते हैं बीस हजार करोड़ से कम की पूंजी नहीं लगी है बावजूद इसके हर साल घाटा लगता जाता है । थोड़ा सा भी कभी 100 करोड़ मुनाफा, कभी 50 करोड़ मुनाफा और इस साल तो जो घाटा को पूरा करने का कदम उठाया है रेल मंत्रालय ने वह तो अनोखा है, दूर की मार करने वाला है । ऊपर से लगता है कि हमने कुछ मुनाफा दिखा दिया, लेकिन कितनी चाल दूरगामी है? फ्रेट बढ़ा दिया 800 करोड़ रुपये का फ्रेट रेट मालभाड़ा, तो आदमी का भाड़ा बढ़ने पर जो आदमी रेल सेवा का उपयोग करता है उस पर भार पड़ता है, लेकिन फ्रेट बढ़ने से जो बेचारा रेल की पटरी तक आता नहीं है उस पर भी भार पड़ती है, क्योंकि सामान का दाम बढ़ जाएगा । रेल माल भाड़े में बढ़ोत्तरी से सामान का दाम बढ़ जाएगा । जो बेचारा रेल से सैकड़ों मील दूर है उसके ऊपर भी वह रेल माल-भाड़ा की बढ़ोत्तरी का असर होता है । इसको अप्रत्यक्ष दूरमारक कदम कह सकते हैं इसको सीधे कोई काम करना चाहिए, लेकिन यह नहीं किया गया, इसलिए यह बहुत निंदनीय कदम है । मान्यवर, अब मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं, इस आशा और उम्मीद के साथ कि उस पर कोई अमल नहीं होगा, कोई सुनवाई नहीं होगी, क्योंकि यह हम लोग कहते-कहते थक गए हैं और कहेंगे कोई असर भी नहीं होगा, लेकिन फिर भी आदत से लाचार हैं, अब आप बैठे हैं तो कुछ तो करना ही है और ऐसे मंत्री जी खुश-मिजाज हैं, देखने में तो सुन्दर और सलोने लगते हैं, लेकिन इनका मन कैसा है, अच्छा है या बुरा है यह तो इनके काम से नजर आएगा, लेकिन काम क्या करेंगे फिर भी मैं कह देता हूं, मैं सुझाव दे देता है । रेल गाड़ियों की संख्या, खास कर बिहार में बहुत घटा दी गई है । पहले जो मेन-लाइन है पटना से होकर जो गाड़ी गुजरती थी उसमें एक जयन्ती जनता चलती थी और एक विभशिला चलती थी उस पर, फिर उन दोनों को हटा करके एक गाड़ी दे दी उस पर जिसे मगध एक्सप्रेस कहते हैं । नतीजा यह हुआ कि दोनों गाड़ियों के पैसेंजर एक पर आते हैं । और मान्यवर आपको मैं कहना चाहता हूं कि आप कभी पटना और मुजफ्फरपुर रेलवे स्टेशन पर जायें, आजकल भी और खासकर के चैत में या उधर अक्तूबर और नवम्बर के महीने में, वहां आप खड़े हो जाएं तो आप देखेंगे कि नीचे गाड़ी में लोगों को जगह नहीं मिलती । बिहार के जो मजदूर आते हैं हरियाणा और पंजाब में, टिकिट उनके पास होता है, लेकिन उनके लिए दूसरा क्लास नहीं, फर्स्ट क्लास नहीं, एअर-कंडीशंड के लिए तो सपना नहीं, उनके लिए एक चौथा क्लास बना दिया है माधवराव सिंधिया जी ने, छत क्लास, वह लोग छत पर चढ़कर जाते हैं । . . . (**व्यवधान**) . . .

श्री माधव राव सिंधिया : यह तो वहां की पुरानी परंपरा है ।

श्री राम अवधेश सिंह : पुरानी परंपरा नहीं है । आप देखिए, अगर आप गाड़ियों की संख्या बढ़ा दें ।

श्री माधव राव सिंधिया : विशेषकर बिहार में तो पुरानी परंपरा चली आ रही है ।

कुमारी सईदा खातून (मध्य प्रदेश) : बिहार के लोग रेल में ही नहीं, बस की भी छत पर चढ़कर चलते हैं । छत पर चलने के शौकीन हैं ।

श्री राम अवधेश सिंह : छत पर बैठने के शौकीन नहीं हैं । आप लोग सीरियस बात को हल्का मत बनाइए । यह शर्म आनी चाहिए इस रेल मंत्रालय को, कि जहां से खनिज पदार्थ लाकर सारे देश में बांटते हैं, लोहा, कोयला, तांबा, मैंगनीज, अभ्रक वहां से लाकर देशभर में बांटते हैं, वहां की बुशहालो को छीनकर सारे देश में वितरित करते हैं, वहां के मजदूरों, वहां के नागरिकों को कहीं जाने के लिए छत पर चढ़ना पड़ता है और इसको आप कहते हैं कि आदत है ।

श्री माधव राव सिंधिया : हलकापन कौन ला रहा है, मैं इस पर तो टिप्पणी नहीं करना चाहता । आप ही कह रहे थे कि मैंने इस नये क्लास का निर्माण किया है । अब यह हलकापन है या इसमें बहुत वजन है, आप ही इसका अनुमान करें ।

श्री राम अवधेश सिंह : यह मैंने कहा कि गाड़ियों की संख्या अगर ज्यादा होती तो वह छत पर नहीं चढ़ते । आपके राज में चढ़ रहे हैं, आपके मंत्रालय के अधीन चढ़ रहे हैं । इसलिए मेरा चार्ज सही है और गंभीर है, यह इलाका नहीं है ।

कुमारी सईदा खातून : मैंने एक बार एस०पी० साहब से बात की थी नवादा डिस्ट्रिक्ट में, बस की छतों पर बैठे हुए लोग नजर आए, कई बसें मेरे सामने से निकलीं, मैंने कहा कि मुझको आप बताइए कि क्या यहां बसों की कमी है, जो लोग छत पर चढ़कर चलते हैं ... **(व्यवधान)** ...उन्होंने मुझे जवाब दिया कि मैडम यह शौकीन रहते हैं, इनके लिए तो ऐसी बस बनाई जाये, जो छत की हो । ... **(व्यवधान)**

SHRI ASHIS SEN (West Bengal): Sir, she has been very eloquent about buses. I do not know whether the subject we are discussing now is Bihar buses or the Railways Bill. She must know what she is talking about.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (Punjab): She knows. You have not understood.

श्री राम अवधेश सिंह : वह अपने मंत्री जी को मदद कर रही है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी) : श्रीराम अवधेश जी, आप इन बातों में न जाइए । संक्षेप में अपनी बात कहिए ।

मुहम्मद अमीन अंसारी : (उत्तर प्रदेश) : हम लोगों का हिस्सा कट गया और आपको मिला है ... **(व्यवधान)**

श्री राम अवधेश सिंह : महोदय, मैं संक्षेप में सुझाव देना चाहता हूं एक, दो, तीन करके । एक तो यह जो रेल गाड़ियां घटाई गई हैं, इनको बढाया जाय । इन गाड़ियों में द्वितीय क्लास के डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाय क्योंकि इनमें एयर-कंडीशंड और फर्स्ट क्लास जाते हैं, लेकिन आम आदमी के बैठने के डिब्बों की कमी है । तो इसको बढ़ाया जाय ।

दूसरा, महोदय, आरा-सासाराम रेलवे लाइन की पटरियां जो उखाड़ ली गई हैं, जब नेशनलाइज हो गया था तो उखाड़ ली गई, उसके बाद उसको आज तक बनाने की बात नहीं, कई बार मापी हुई,

एस्टीमेट किया गया, लेकिन आज तक यह नहीं बना, इसको बनाया जाय । यह दो छोर को जोड़ता है, सासाराम जो हिस्टोरिकल प्लेस है सिरसा का और वहां के जिले का प्रधान कार्यालय है, यह आरा और भोजपुर का प्रधान कार्यालय है, इन दोनों जिलों को जोड़ती है और यह बीच से रेल जाती है ...(व्यवधान) ...

कुमारी सईदा खातून : बहुत हो गया ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी) : आप कृपया खामोश बैठिए । आप एक शब्द निकालेंगी तो यह दस मिनिट ले लेंगे ।

श्री राम अवधेश सिंह : आपने मेरे तीन मिनिट ले लिए । आपको महिला जानकर मैंने छोड़ दिया ।

श्रीमती सत्या बहिन : श्री राम अवधेश जी, आप पूरे हाउस का समय खराब कर रहे हैं ।

श्री राम अवधेश सिंह : और महिला में भी कुमारी महिला हूं, इसलिए मैं ने छोड़ दिया ।

उपसभाध्यक्ष (श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी) : राम अवधेश जी, आप उनकी तरफ मत देखिए । अपनी बात कहिए, जल्दी समाप्त करिए ।

श्री राम अवधेश सिंह : मान्यवर, मेरे दरवाजे पर 5-6 रोज से करीब 27 आदमी आते हैं । वे लुधियाना में रेलवे के कैजुअल एम्पलाइज हैं । उन्हें जबदस्ती हटा दिया गया है । वे चाहते हैं कि मैं उनकी समस्या मंत्री जी के सामने रखूं । इसलिए मैं आज सदन के माध्यम से कहना चाहता हूं कि वे गरीब लोग हैं । उनमें से अधिकतर बिहार के लोग हैं । वे खाने बिना मरने वाले लोग हैं । उनमें कुछ अफसरों ने घपला किया था, लेकिन अपने घपले को बचाने के लिए उन पर थोप दिया है । कोई मिस्टर नैयर हैं वहां के कैरेज एंड वैगन सुपरिन्टेंडेंट । उन्होंने कोई सर्टिफिकेट वगैरा मैनिपुलेट किया हो गया या दिया होगा कि 120 दिन से कम करते हैं । तो जब 120 दिन काम किया है तो उनको कैजुअल से पर्मानेंट किया जाएगा । फिर कहते हैं कि यह जाल है और कोर्ट में केस चल रहा है । कोर्ट में केस चलते हुए भी वह कह रहे हैं कि हम उनको जबरिया नहीं रखेंगे । आप कोर्ट का फैसला होने दीजिए, उनको बीच में नौकरी से नहीं हटाइए । यह मैं आपसे अनुरोध करता हूं । ये लुधियाना के बेचारे कैजुअल काम करने वाले लेबर हैं । मैं उनकी कोई बात नहीं रख रहा हूं, बहुत छोटी बात है । आपके लिए तो इतनी हल्की है कि कोई बात ही नहीं है । आप खाली इशारा कर दें तो बेचारे की असहाय और गरीब जिनके कि चूल्हों की आग बुझ गयी है, उनको सहारा हो जाएगा । यह कुली, खलासी का काम है । उनमें हरिजन और बैकवर्ड क्लास के लोग हैं । कृपा कर के उन पर रहम कीजिए और उन्हें बुलाकर बात-चीत कर लीजिए और फैसला कर दीजिए । धन्यवाद ।

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I would like to thank the hon. Members for the suggestions made. Principally, this discussion was with the objective to discuss the Bill to amend the Railway Act and consider various suggestions put forward by the Joint Select Committee. I am extremely grateful to Mr. Murlidhar Bhandare who was perhaps the only Member who talked about the Bill to amend the Rilway Act and his contribution, of course, was invaluable in the Joint Select Committee too. I am grateful to him that he comprehensively dealt with the proposed amendments in the House.

Sir, there have been piecemeal amendments in the Railway Act since it was passed in 1890. 44 such amendments have taken place but there has never been an effort to take a comprehensive look

[Shri Madhavrao Scindia]

at the Act and make it more relevant to the needs and requirements of the times. This is what we have tried to achieve in the Act as proposed and I would like to express my appreciation to the Chairman, Mr. Arvind Netam and the members of the Joint Select Committee who have gone into great depth, taken great deal of trouble and have come forward with Bill which I think is extremely suitable and would certainly help us in achieving the objectives of travel for the largest amount of people and for the movement of freight, to provide important infrastructural requirements for the development of the economy of our country.

35 sections are proposed to be deleted which were relevant to the companies, when the companies owned the railways, and 31 new sections are being added. All the 200 clauses have been gone into and many very useful amendments have been proposed. I will not deal at length with them because obviously the Bill is before the House and everyone must have taken a very close look at it and there have been no counter suggestions to the amendments.

As far as the Appropriation Bill is concerned, the total variations are negligible. Against the total voted grant of Rs. 13839 crores the actual expenditure has been Rs. 13846 crores. So, in an expenditure of almost Rs. 14,000 crores, the net excess is only Rs. 7 crores, which is very, very marginal and negligible. That is all I have to say about the Appropriation Bill.

Sir, many honourable Members like Mr. Hari Singh and Mr. Pramod Mahajan made very useful contribution in their interventions during the discussion. I would also like to thank all the other honourable Membiers who made suggestions. Their suggestions have been noted and and we will certainly try to do what best is possible in the circumstances to meet their demands within our limitations.

Sir, again I would like to thank the House and the Joint Select Committee and I would certainly commend this Bill to amend the Railway Act to be passed by this House so that it would help us in creating a railway which is more relevant to the times and more relevant to the requirements of the times. Thank you very much.

श्री राम अवधेश सिंह : रेलवे की संख्या बढ़ाने के बारे में मैंने कहा . . . (व्यवधान) . . . .

उपसभाध्यक्ष (श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी) : राम अवधेश जी, आप बैठ जाइए ।

ठाकुर जगत पाल सिंह : इन्होंने कह तो दिया कि योर सजेशन इज नोटेड ।

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, the honourble Member have also raised certain matters like freight increse. I have dealt with them at very great length in my budget reply. I spoke for over an hour in both the Houses and so I don't think I have to repeat all those points.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI B. SATYANARAYAN REDDY): I shall first put the motion regarding the Railways Bill, 1989 to vote. The question is:

"That the Bill to consolidate and amend the law relating to Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI B. SATYANARAYAN REDDY): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 200 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI B. SATYANARAYAN REDDY): I shall now put the motion regarding the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1989 to vote. The question is:

"That the Bill to provide for the authorisation of approrprition of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March 1987 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI B. SATYANARAYAN REDDY): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I beg to move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI B. SATYANARAYAN REDDY): The House stands adjourned till 11 a.m. tomorrow.

The House then adjourned at thirty-one minutes past six of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 11th May 1989.